BIJLAGE 5 Gebiedsagenda's

ADAPTIEVE AGENDA ZUIDELIJKE RANDSTAD 2040

Een uitnodigend perspectief van Rijk en regio voor markt en samenleving

DEFINITIEVE VERSIE 2013 – 2014

Opgesteld door het Rijk en de Zuidvleugelpartners
Vastgesteld in Bestuurlijk Overleg MIRT 14 november 2013

1. INLEIDING

Er zit energie in de markt en in de rest van de samenleving. Burgers, ondernemers en wetenschappers ontwikkelen creatieve en innovatieve initiatieven. De context waarbinnen overheden werken verandert structureel: beperkte investeringsmiddelen, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Dit vraagt om andere manier van (samen)werken tussen overheden, markt en samenleving en het bieden van een uitnodigend perspectief dat initiatieven van markt en samenleving stimuleert. Met de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040 (AAZR) leggen de overheden hiervoor gezamenlijk de basis.

De AAZR benoemt een gezamenlijke ambitie met bijhorende strategieën en de opgaven die nu worden voorzien richting 2040. Elk jaar actualiseren de overheden, in nauw overleg met markt en samenleving, de opgaven. Daarbij staan gemaakte bestuurlijke afspraken niet ter discussie. De AAZR is leidend voor de bestuurlijke gesprekken van Rijk en regio over het fysieke domein. De vraagstukken op het gebied van R&D, innovatie en valorisatie en onderwijs en arbeidsmarkt bespreken Rijk en regio op andere tafels, waaronder het topsectorenoverleg. De eerste AAZR is een bod van de overheden gezamenlijk richting maatschappelijke partners om door te ontwikkelen richting het bestuurlijke overleg MIRT 2014. De AAZR bouwt voort op in ontwikkeling zijnde publiek-private initiatieven zoals de ROM Zuidvleugel en de economische agenda Zuidvleugel.

2. AMBITIE EN KANSEN

2.1 Waar gaan we voor in 2040?

De Zuidelijke Randstad is een mondiaal concurrerende regio en in 2040 is die positie versterkt en behoort ze nog steeds tot één van de tien economisch krachtigste regio's in Europa.

De economische kracht van de Zuidelijke Randstad:

Rotterdam World Port: haven, stad en regio Rotterdam inclusief de havens van Dordrecht en Moerdijk en de aan de haven gerelateerde sectoren, zoals logistiek, chemie en het maritiem cluster (industrie, waterbouw, dienstverlening en zakelijke dienstverlening) in de Zuidelijke Randstad.

Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht*:* het regionale cluster rondom Vrede & Recht, The Hague Security Delta en internationale hoofdkantoren.

Het Greenports Network: het netwerk van de Greenports Westland, Oostland, Boskoop, Duin- en Bollenstreek en Aalsmeer, de Mainports Rotterdam en Schiphol en locaties van handel en distributie (zoals Barendrecht).

De Zuid-Hollandse kennis-as: de as van kennisinstellingen en daarmee verbonden bedrijven van de sectoren life science & health, clean tech, security, legal en high tech rond ESA/ESTEC, Universiteit Leiden, TU Delft, Erasmus Universiteit Rotterdam.

In 2040 kenmerkt de Zuidelijke Randstad zich door:

- Een in Europa unieke geïntegreerde internationale productie- en diensteneconomie
  - Van Rotterdam World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, het Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as;
  - Deze geïntegreerde economie wordt gedreven door krachtige economische sectoren die zijn ontstaan via doorontwikkeling van en cross overs tussen bestaande sectoren. Onderwijs en arbeidsmarkt sluiten aan op deze sectoren;
  - Robuuste en betrouwbare (inter)nationale verbindingen met andere regio's in binnen- en buitenland via spoor, lucht, vaarwegen, buis en weg voor personen en goederen;
  - Kennisinstellingen en bedrijven die elkaars sterktes benutten, onderzoek op topniveau uitvoeren en de resultaten toepassen in nieuwe producten en diensten (valorisatie);
- Een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht, met:
  - Aantrekkelijke stedelijke centra in Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht waar (top)voorzieningen voor onderwijs en cultuur zijn gebundeld en door ontmoeting en interactie nieuwe economische dynamiek is ontstaan. Daaraan gekoppeld ligt een grote diversiteit aan woonwijken, werklocaties en regionale voorzieningen, zoals in Zoetermeer;
  - Aantrekkelijke en toegankelijke metropolitane landschappen Hof van Delfland, Duin-Horst-Weide, IJsselmonde en de kustzone, wateren en parken;

- Bedrijven, burgers, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties die optimaal profiteren van elkaars arbeidsmarkt, gespecialiseerde kennis en aanbod van voorzieningen;
  - Een aanbod voor wonen, werken en voorzieningen dat aansluit op de vraag in aantallen, locaties en milieus;
  - Een betrouwbaar en aantrekkelijk openbaar vervoersysteem, goede fietsverbindingen, een optimaal benutte wegenstructuur;
  - Snelle en betrouwbare (inter)nationale verbindingen tussen het metropolitaan stedelijk gebied en andere regio's;
  - Een landelijk gebied met veen, kust en delta landschappen dat internationaal is gewaardeerd. Er zijn woningen, werklocaties en voorzieningen met bijzondere kwaliteiten die niet in het metropolitaan stedelijk gebied te realiseren zijn. Er is ruimte voor groen, natuur en recreatie nabij het metropolitane stedelijke gebied en vormt een essentiële schakel in keten van de biobased economy;
- Een duurzame leefomgeving met:
  - Een ecologische, lucht- en waterkwaliteit die voldoet aan internationale standaarden binnen de hiervoor gestelde termijnen;
  - Een duurzaam mobiliteitssysteem;
  - Een optimale bescherming tegen zeespiegelstijging en de mogelijke gevolgen van overstromingen;
  - Een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening voor economie en leefbaarheid.
  - Maximaal hergebruik van energie, (rest) producten en grondstoffen (circulaire economie) en een grotendeels duurzame energievoorziening.

De Zuidelijke Randstad levert zo haar bijdrage aan de nationale ambitie dat Nederland in 2040 in de top 10 van de meest concurrerende economieën in de wereld staat.

2.2 Waar liggen de kansen en bedreigingen in de Zuidelijke Randstad?
Van de trends en ontwikkelingen die de komende decennia op ons af komen, zoals mondiale economische verschuivingen, Europese integratie en uitbreiding, migratie, klimaatverandering en verduurzaming van energie[1] is maar ten dele duidelijk wat deze voor de Zuidelijke Randstad betekenen. Deze onzekerheden vragen om het tijdig benutten van kansen en keren van bedreigingen (adaptief beleid).

Economie
Nederland kent een diensteneconomie en een productie-economie. In de Zuidelijke Randstad komen de diensteneconomie (met name in het noordelijk deel) en productie-economie (met name in het zuidelijk deel) samen. Dit biedt kansen voor meer samenwerking en cross overs tussen de diensteneconomie en de productie-economie en voor een concurrerend economisch profiel in Nederland en Europa. De kansen liggen in samenwerking en cross overs tussen Rotterdam World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, het Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as.

De huidige economie van de Zuidelijke Randstad kent nieuwe innovatieve sectoren (zoals de clusters Security, Cleantech, Hightech Systems and Materials en Medical) maar deze wegen in omvang en concurrentiekracht nog niet op tegen de al langer aanwezige sectoren (zoals de petrochemische industrie). Een aantal van de bestaande sectoren is in de fase van volwassenheid van hun levenscyclus beland, waardoor de afzet en innovatiekracht stabiliseert en op termijn wellicht zelfs gaat afnemen. Voor het blijvend versterken van de concurrentiekracht van de Zuidelijke Randstad en het komen tot een onderscheidend economisch profiel, is doorontwikkeling en versterking van de innovatiekracht van alle sectoren nodig. Dus ook van de huidige sectoren. Dit vraagt om meer interactie tussen de economische sectoren onderling en met de aanwezige kennisinstellingen, het beter laten aansluiten van onderwijs, arbeidsmarkt en economische sectoren en het vergroten van de economische toepassing van kennis (valorisatie). Hierbij is een aandachtspunt dat de Zuidelijke Randstad goed scoort op publieke kennis maar momenteel een achterstand heeft ten opzichte van Europese concurrenten op het gebied van private kennisinfrastructuur[2]. Het MKB speelt hierbij een belangrijke rol als verbindende schakel tussen onderwijs en arbeidsmarkt (leer-werkplekken, stageplaatsen, afstudeeronderzoek) en versneller van valorisatie.

Agglomeratiekracht en verstedelijking
De Zuidelijke Randstad blijft achter bij haar Europese concurrenten op agglomeratiekracht[2]. Door het vergroten van de agglomeratiekracht kunnen bedrijven profiteren van elkaars nabijheid en gespecialiseerde kennis en worden vraag en aanbod van de arbeidsmarkt beter in balans gebracht. Door urbanisatie raken de meeste

[1] Ambtelijke trend- en scenarioanalyse Zuidvleugel, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag 2012
[2] Planbureau voor de leefomgeving, *De internationale concurrentiepositie van topsectoren*, Den Haag 2012.

economische activiteiten meer geconcentreerd in de steden en ontstaan er kansen om de agglomeratiekracht te versterken.

De kansen voor het versterken van de agglomeratiekracht liggen langs de as: Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht. In de stedelijke centra en kennisinstellingen ontstaat innovatie en vernieuwing door interactie en ontmoeting. Het Planbureau voor de Leefomgeving[2] stelt dat het voor het grijpen van de economische kansen van agglomeratiekracht nodig is om:

1. De formele en informele, toevallige en onbedoelde interacties tussen bedrijven, burgers en kennisinstellingen te vergroten voor de clusters van sectoren met een groot volume aan banen en een sterke specialisatie. De kansen hiervoor liggen vooral in de steden en rondom knooppunten. Hierbij is persoonlijk contact belangrijk;
2. De bereikbaarheid binnen de Zuidelijke Randstad en met andere relevante regio's in binnen- en buitenland te verbeteren. Door samenwerking met krachtige sectoren, bedrijven en kennisinstellingen in andere regio's, kunnen sectoren in de Zuidelijke Randstad zelf ook beter innoveren en groeien ('lenen van de buren' oftewel 'borrowed size').

De trek naar de stad houdt aan, maar de vraag naar grootschalige woongebieden neemt af, vastgoedprijzen staan onder druk en financiering van gebiedsontwikkelingen is complexer geworden. Daarnaast is er nu al een mismatch tussen vraag en aanbod door veranderende consumentwensen (meer nadruk op kwaliteit, betaalbaarheid en identiteit), vergrijzing, urbanisatie[7] en de toename van het aantal eeninkomenshuishoudens. Tevens zijn er binnenstedelijk nu nog onvoldoende locaties beschikbaar of geschikt voor verdichting en functiemenging. Hierdoor is er in de hele Zuidelijke Randstad sprake van een verstedelijkingsopgave die organisch tot stand komt vanuit markt en consument met de focus op bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. Bij de ontwikkeling van landschap en groen is op dit moment sprake van te lage (milieu)kwaliteit en gebrek aan voldoende (onderlinge) verbindingen en variatie.

Op dit moment is er overal in Nederland sprake van een overaanbod aan ruimte voor detailhandel, kantoor- en bedrijfsruimte. De Zuidelijke Randstad vormt daarop geen uitzondering. De opgave is om de bestaande en beschikbaar komende vierkante meters strategisch in te zetten voor versterking van het vestigingsklimaat en de regionale economie. In eerste instantie door te verkennen of leegstaand publiek en privaat vastgoed (of gronden) een rol kan vervullen voor transformaties, in het bijzonder in stedelijke centra en langs bestaande infrastructuur.

Het landelijk gebied biedt door de bijzondere omgevingskwaliteit en ligging nabij de genoemde as van Leiden tot en met Dordrecht unieke kansen. De ontwikkeling van steden en dorpen en de bedrijvigheid kunnen hiervan profiteren door het ontwikkelen van onderscheidende woon- en werkmilieus. Vrijkomende bebouwing kan ingezet worden voor vestiging van nieuwe en doorgroei van bestaande innovatieve bedrijven en MKB. Kansen voor de agrarische sector liggen in de biobased economy keten en verdergaande specialisatie in niches op wereldmarktniveau waardoor toegevoegde waarde blijft behouden in een globaal concurrerende omgeving. Door de aanhoudende trek naar de stad staat het op peil houden van het voorzieningenniveau onder druk.

Duurzame leefomgeving
De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om meer zelfvoorzienendheid, duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest) producten en grondstoffen (circulaire economie). Hiervoor is een energietransitie en transitie naar een biobased economy[3] noodzakelijk, waarvoor de Zuidelijke Randstad de benodigde kennisinstellingen, economische sectoren en ruimtelijke mogelijkheden (zoals in het Groene Hart) heeft. In de transitie naar een duurzame energievoorziening liggen er in de Zuidelijke Randstad grote kansen voor het inzetten van warmte (zoals in het Westland en de Rotterdamse haven). Daarnaast zijn grote delen van de Zuidelijke Randstad op de lange termijn geschikt voor toepassing van geothermie[4]. Ook neemt de zelfvoorziendendheid van energie toe.

De zeespiegel en de waterstanden in de rivieren stijgen, vinden er meer weersextremen plaats (hevige buien, droogtesituaties, hitte) en staat de waterkwaliteit en biodiversiteit onder druk. De huidige waterveiligheidsnormen passen niet overal meer bij de toegenomen waarde en bevolkingsomvang achter de dijken. Door minder aanbod van zoetwater dreigt er ook meer verzilting en inklinking van de bodem te ontstaan. Dit terwijl andere functies, zoals verstedelijking en bereikbaarheid, de natuur(ontwikkeling) onder druk kunnen zetten. Tegelijkertijd zijn grote

---

[3] Een economie die draait op biomassa als grondstof in plaats van fossiele grondstoffen.
[4] Geothermie is energie die kan ontstaan door het temperatuurverschil tussen het aardoppervlak en diep in de aarde gelegen warmtereservoirs.

inspanningen nodig om de effecten op gebied van waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid te beheersen, maar liggen er ook kansen voor recreatie en maritieme economische activiteiten.

3. STRATEGIEËN

Het tijdig benutten van kansen en het keren van bedreigingen, vraagt om samenhangende strategieën van verstedelijking, economie, bereikbaarheid, duurzaamheid, energie, kennis, water, groen en natuur. De overheden werken dit in deze adaptieve agenda uit in drie strategieën die elkaar aanvullen en versterken.

STRATEGIE 1: Het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad

De overheden zetten samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen in op:

- Het vergroten van de regionale spin-off van de Mainport Rotterdam door een integrale benadering van de aan de haven en havengerelateerde sectoren gekoppelde opgaven (Rotterdam World Port);
- Het versterken van de mondiale regiefunctie van de Greenports en het verbinden van de Greenports aan de Mainports Rotterdam en Schiphol door een geïntegreerd logistiek netwerk;
- Het uitbreiden in aantal en/of omvang van internationale bedrijven en instellingen gekoppeld aan het profiel Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Rotterdam Word Port;
- Het versterken van de Zuid-Hollandse kennis-as, een betere aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs en het vormen van allianties tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen rond nieuwe producten en diensten.

Het vergroten van de economische baten van de Rotterdamse haven voor de hele Zuidelijke Randstad vraagt om een integrale benadering (Rotterdam World Port):

- Samen met het bedrijfsleven (o.a. maritieme zakelijke diensten, maritieme industrie en clean tech) komen tot meer synergie tussen havengerelateerde productie- en diensteneconomie;
- Samen met het bedrijfsleven maatregelen nemen om ook bij doorgaande groei de milieulasten verder te verlagen (waaronder de lucht- en waterkwaliteit) en het doen van investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving;
- Verdergaande samenwerking tussen kennisinstellingen in Delft en Rotterdam met het ‘maritieme’ bedrijfsleven gericht op valorisatie van kennis en technologische ontwikkelingen.

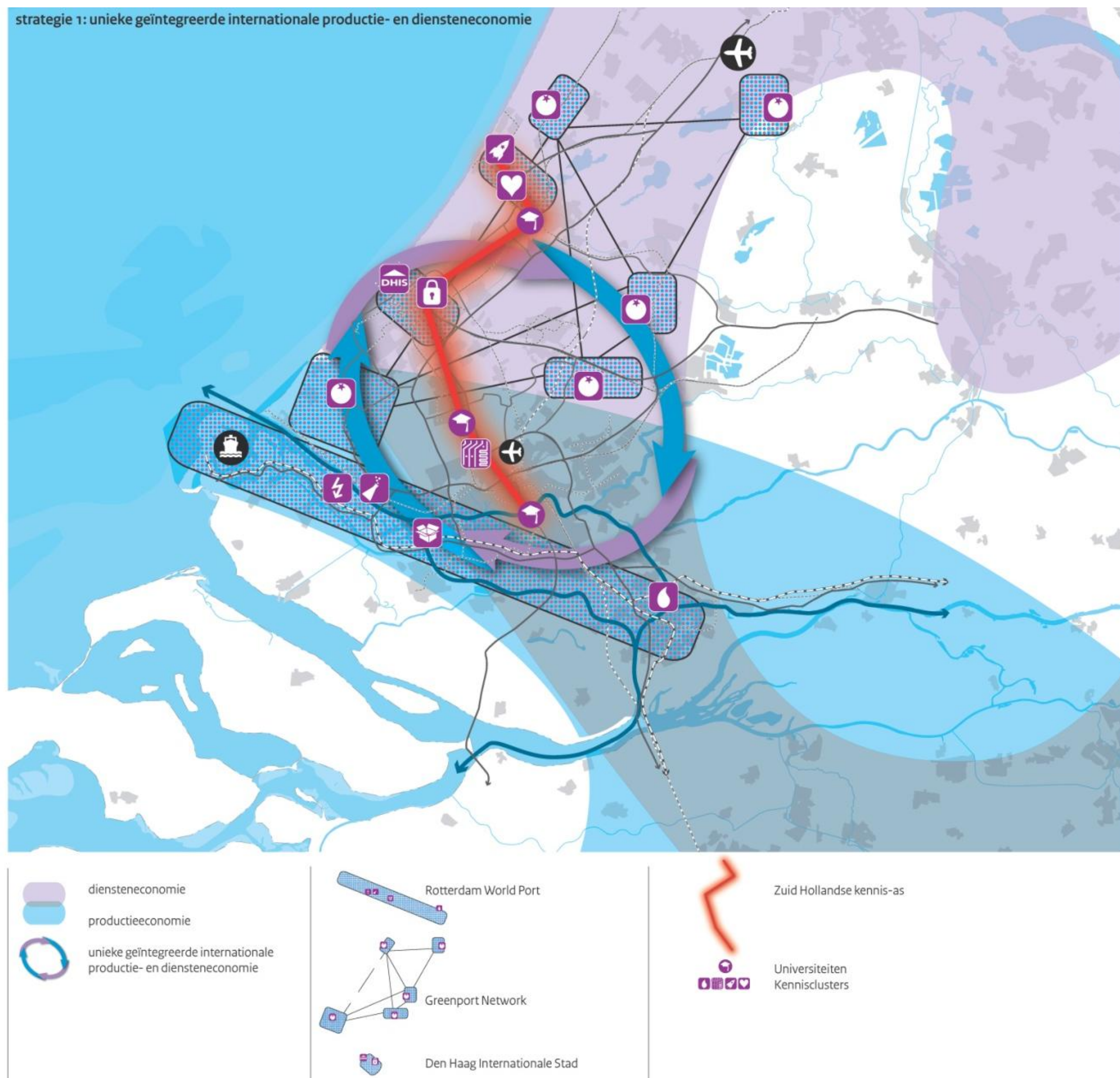
Met deze benadering willen de overheden meer bedrijvigheid aantrekken die zorgt voor meer waardetoevoeging en dienstverlening zoals regiefuncties en hoogwaardige diensten voor het haven- en industriecomplex en hoofdkantoren en hoogwaardige ICT diensten voor de logistieke sector. Dit vraagt om verdere optimalisatie van het bestaande havengebied, één logistiek systeem van Rotterdam, Dordrecht en Moerdijk en het op orde houden van twee achterlandcorridors (met distributiecentra) richting België/Frankrijk en Duitsland/Oost Europa. Om te blijven concurreren met andere gebieden in Noordwest-Europa is verdergaande samenwerking met Amsterdam, Vlissingen, Terneuzen en Antwerpen nodig.

Het versterken van de mondiale regie van de Greenports vraagt om verbeteringen en bundelingen in het logistiek systeem en het zorgen voor regionale innovatie door kennisdeling en samenwerking. De overheden en marktpartijen verbeteren vanuit ieders verantwoordelijkheid waar nodig het verbindende logistieke netwerk tussen de Greenports en de Mainports Rotterdam en Schiphol. Verder bieden zij ruimte voor meer handel en distributie van tuinbouwproducten. Belangrijke regionale opgave voor het Westland en de andere Greenports is het verbeteren van de interne ontsluiting. Voor het mogelijk maken van innovaties in de Greenports worden samen met het bedrijfsleven (primair het MKB) ‘proeftuinen’ en ‘transformatiegebieden’ geïnitieerd gericht op product- en procesinnovatie.

Voor het doorontwikkelen van Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, verbeteren de overheden voorzieningen, grootschalige congresfaciliteiten, kantoorlocaties (o.a. Beatrixkwartier), de regionale bereikbaarheid en de kwaliteit van leefomgeving in de regio Den Haag. Voor dit internationale profiel van Den Haag ligt de focus op het cluster Veiligheid (The Hague Security Delta) in samenwerking met de kennisinstellingen en bedrijven rond de Universiteit Leiden, ESA/ESTEC en de TU Delft. Verder stimuleren de overheden marktpartijen om woonmilieus in de regio Den Haag te ontwikkelen die aansluiten op de wensen van internationale werknemers en (internationale) studenten.

Het versterken en vernieuwen van sterke sectoren in de Zuidelijke Randstad vraagt daarnaast om het versterken van de Zuid-Hollandse kennis-as en een betere aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs. Hiertoe zetten de overheden in op het faciliteren van initiatieven van kennisinstellingen en bedrijfsleven op die plekken waarbij er

cross overs en meer samenwerking ontstaat, onder andere door het instellen van de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ) en de ROM Zuidvleugel. Dit ook om de resultaten van kennisontwikkeling toe te passen in nieuwe producten en diensten (valorisatie). Hiervoor zijn campusontwikkeling (zoals op de Technologische Innovatiecampus Delft), de overheid als launching customer en meer en betere internationale (studenten)woonmilieus nodig. De beoogde verdere samenwerking tussen de drie universiteiten in de Zuidelijke Randstad wordt waar mogelijk door Rijk en regio ondersteund.



Het Leidse cluster Life Sciences & Health, vooral gelegen op het Leiden Bio Science Park, werkt binnen Medical Delta nauw samen met instellingen en bedrijven in Delft en Rotterdam. Samenwerking via “de wetenschapslijnen” met de rest van de wereld is van belang voor verdere innovatie. Voor de versterking van alle economische sectoren in de Zuidelijke Randstad zijn economisch gerelateerde regio's zoals de Noordelijke Randstad, Brainport Eindhoven en in omliggende landen van belang. Door samenwerking met krachtige sectoren, bedrijven en kennisinstellingen in andere regio’s kunnen sectoren in de Zuidelijke Randstad zelf ook beter innoveren en groeien. Goede (inter)nationale verbindingen per weg, spoor, water, lucht en ICT alsook mogelijkheden van samenkomst (zoals campussen) hebben hierbij een dragende functie.

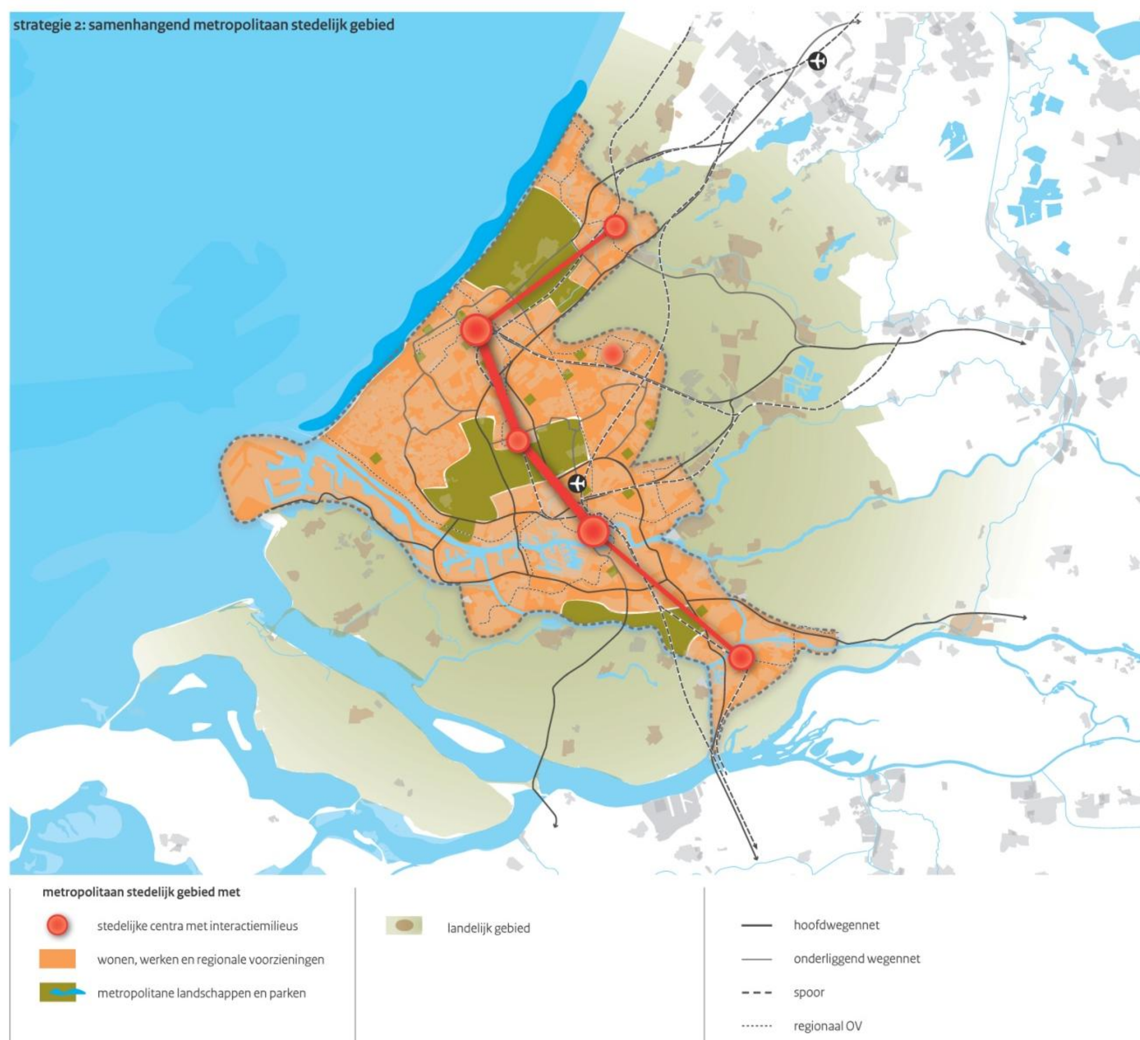
STRATEGIE 2: Het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie, verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en groenblauwe structuur.

De overheden zetten in op het creëren van een metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht. In dit metropolitaan stedelijk gebied worden wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur in samenhang ontwikkeld.

Daarbij gaat het om:

- Het faciliteren van interactie tussen burgers, bedrijven en kennisinstellingen in de stedelijke centra van Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht en rondom knooppunten;
- Het faciliteren van de vraag naar woningen, werklocaties en voorzieningen in aantallen, locaties en milieus op basis van wensen en initiatieven vanuit markt en samenleving;
- Het optimaliseren van de bereikbaarheid binnen het metropolitaan stedelijk gebied om elkaars kwaliteiten en voorzieningen beter te kunnen benutten;
- Het optimaliseren van de connectiviteit van het metropolitaan stedelijk gebied met andere relevante regio's in binnen- en buitenland;
- Het versterken van de gebruiks-, belevings- en productiewaarde van de metropolitane landschappen;
- Het benutten van de kansen die het landelijk gebied biedt door de gunstige ligging en de unieke kwaliteiten in de Zuidelijke Randstad. Kwaliteiten aanvullend op en goed verbonden met het metropolitaan stedelijk gebied worden ontwikkeld.

In de stedelijke centra van het metropolitaan stedelijk gebied faciliteren overheden de interactie tussen burgers, bedrijven, kennisinstellingen en andere instellingen ('interactiemilieus'). Hiervoor zijn die locaties met een hoge economische dynamiek interessant waar vele functies (wonen, werken, voorzieningen, recreatie, cultuur) en mensen samenkomen. Op initiatief van het bedrijfsleven, ondersteunen de overheden intensivering en meer menging van functies, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, het samenbrengen van voorzieningen en goede verbindingen naar en waar nodig tussen die interactiemilieus.



Bij het renoveren, slopen of transformeren van bestaande verstedelijking en bij toekomstige verstedelijking is klimaatbestendigheid, energieneutraal bouwen en de groenblauwe opgave een onderdeel. In de hele Zuidelijke Randstad wordt de verstedelijkingsopgave primair gefaciliteerd binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. De

ontwikkeling van nieuwe uitleglocaties is alleen mogelijk als de noodzaak is aangetoond conform de ladder duurzame verstedelijking.

Bij het oplossen van knelpunten staat de bereikbaarheid van gebieden centraal. Binnen het metropolitaan stedelijk gebied betekent dit dat de bereikbaarheid vanuit ieders verantwoordelijkheid samen met het bedrijfsleven zal worden geoptimaliseerd op basis van de principes inrichten, informeren, innoveren en in stand houden. Investeren komt alleen als maatregel in aanmerking als de overige 4 I's onvoldoende effectief zijn en er financiële middelen beschikbaar zijn (de 5 "I's"). Daarbij worden de verschillende netwerken (ketenmobiliteit) beter verbonden op knooppunten. Daarnaast vraagt dit om het beter benutten en versterken van het openbaar vervoersysteem in samenhang met het wegen- en fietsnetwerk binnen en tussen de agglomeraties van het metropolitaan stedelijk gebied. Bij de verbetering van het mobiliteitssysteem zetten overheden in op verdergaande verduurzaming (waaronder schone mobiliteit).

Het wegennet van het metropolitaan stedelijk gebied vraagt om een structuur waarbij lokaal, regionaal en (inter)nationaal verkeer snel en betrouwbaar worden afgewikkeld, zowel voor personen als voor goederen. De prioritaire verkeersopgave ligt op het regionale en lokale verkeer omdat dit het grootste deel van de mobiliteit betreft en de problematiek voor deze verkeersstroom het grootst is (vooral in en om de steden). Voor het lokale verkeer binnen Rotterdam en Den Haag dient een adequate interne structuur te bestaan. Bij het verbeteren van deze interne structuur wordt uitgegaan van een integrale benadering van bereikbaarheid en sociaaleconomische ontwikkeling.

De overheden bieden de randvoorwaarden (zowel ruimtelijk als door regionale bereikbaarheid) en nemen mogelijke belemmeringen weg voor het faciliteren van de vraag naar woningen, werklocaties en voorzieningen in aantallen, locaties en milieus in het metropolitaan stedelijk gebied. Bijzondere aandacht hierbij is nodig voor de leefbaarheid en wensen van de (woon)consument en de kwalitatieve opgave in de bestaande voorraad. Rijk en regio zetten zich in om de juiste condities te scheppen voor binnenstedelijke ontwikkeling en de benutting van leegstaand (publiek) vastgoed. In het landelijk gebied worden, op regionale kwaliteiten en voorzieningen niveau aansluitende, woon- en werkmilieus ontwikkeld.

De overheden investeren de komende jaren in het netwerk van weg en spoor (onder andere met het Programma Hoogfrequent Spoor) ter verbetering van de (inter)nationale connectiviteit van het metropolitaan stedelijk gebied op economisch gerelateerde regio's in Noordwest Europa, Schiphol en omliggende regio's. De dragers van dit netwerk zijn de A4 (richting het noorden), A12/A20 (richting het noordoosten), A15 (richting het oosten), A4/A16 (richting het zuiden) en het hoofdspoornet inclusief de HSL-Zuid. Voor de lange termijn moet bezien worden of het huidige netwerk van weg en spoor voldoende voorziet in de internationale connectiviteit van het metropolitaan stedelijk gebied. De potentie van Rotterdam The Hague Airport wordt verder benut voor de economische kracht van de Zuidelijke Randstad, recreatief en zakelijk.

Het versterken van de gebruiks-, belevings- en productiewaarde van de metropolitane landschappen en de landschappen in het landelijk gebied vraagt om een kwaliteitsslag (op orde brengen van milieu- en watercondities en groenblauwe dooradering) en onderlinge verbindingen via een uitgebreid netwerk van fiets- en wandelpaden en een regionale wegenstructuur waarbij, samen met de waterschappen, ook aandacht is voor de wateropgaven. Ook vraagt dit om verbreding van de economische basis van de landbouw om het voortbestaan van cultuurhistorische landschappen te borgen. De regionale overheden pakken dit op samen met het bedrijfsleven, de recreatieschappen, waterschappen, natuurbeherende organisaties en woningbouwcorporaties. Specifiek voor de kust zetten de overheden in om de waterveiligheidsopgave op te pakken in combinatie met versterking van het economische en recreatieve karakter

De overheden zetten voor het landelijk gebied (het Groene Hart en de Zuidwestelijke Delta) in op het ontwikkelen van aanvullende kwaliteiten en een complementaire economie (schakel in keten van de biobased economy), ter versterking van het metropolitaan stedelijk gebied. Onderdeel van de aanvullende kwaliteiten van het landelijk gebied is de ruimte voor groen, natuur en recreatie nabij het metropolitane stedelijke gebied. Daarbij faciliteren regionale overheden hier woningen, werklocaties en voorzieningen met bijzondere kwaliteiten die niet in het metropolitaan stedelijk gebied te realiseren zijn.

STRATEGIE 3: Het stimuleren van een circulaire economie, duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming.

De overheden zetten samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie. Daarbij gaat het om:

- Het mogelijk maken van de transitie naar een biobased economy en het sluiten van ketens.
- Het mogelijk maken van de transitie naar duurzame mobiliteit;
- Het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie en het ontwikkelen van een warmtenet;
- Duurzaam en doelmatig gebruik van zoetwater, meerlaags waterveiligheidsmaatregelen (preventie, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing) en verbetering van de waterkwaliteit;

Voor de transitie naar een circulaire economie is het naast het sluiten van ketens nodig om over te schakelen naar een biobased economy. Voor het sluiten van ketens dienen grondstoffen eerst gebruikt te worden voor een zo hoogwaardig mogelijke kwaliteit producten, waarna de restproducten voor andere toepassingen gebruikt kunnen worden. Hiervoor wordt met een integrale aanpak van Mainport Rotterdam en het metropolitaan stedelijk gebied de hubfunctie van de haven op het vlak van secundaire stromen en verwerking verbeterd.



Voor de hoogwaardige toepassing van biomassa in lokale en regionale kringlopen scheppen overheden voorwaarden voor productie, gebruik, transport en opslag van hoogwaardige biomassa grondstoffen. Hiervoor lopen al diverse initiatieven van markt en overheid voor het ontwikkelen van kennis en het verbinden van partijen. Agrarische bedrijven en het MKB in het landelijk gebied worden gestimuleerd om in te spelen op de kansen die de biobased economy biedt.

Om tijdig te kunnen anticiperen op steeds schaarser wordende fossiele brandstoffen in combinatie met mobiel kunnen zijn en goederen kunnen verplaatsen per weg, water en lucht, zonder dat dit ten koste gaat van de leefomgeving, is een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem nodig. Hierbij hoort ook het minimaal voldoen aan internationale standaarden voor milieukwaliteit.

De overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven vertalen het energieakkoord naar de Zuidelijke Randstad gericht op het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie en het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie. Voor de korte termijn zetten de overheden zich in voor het opschalen van bestaande initiatieven tot een geïntegreerd warmtenet voor de gehele Zuidelijke Randstad. Dit doen zijn door het koppelen van vragers en aanbieders en door hier de ruimtelijke voorwaarden voor te creëren. Het oprichten van het Programmabureau warmte en koude Zuid-Holland uit de Green Deal Duurzame Warmte en Koude Zuid-Holland is in dit kader een belangrijke stap.

Bij het vaststellen van nieuwe normen houden overheden per dijktraject rekening met de gevolgen (schade en slachtoffers) van een eventuele overstroming[5]. Dit om de doelmatigheid van investeringen in waterveiligheid te vergroten. Voor de Zuidelijke Randstad blijft preventie het uitgangspunt voor bescherming tegen overstromingen. Aanvullend vraagt waterveiligheid om anticipatie op rampenbeheersing. Waar nodig en haalbaar worden ruimtelijke maatregelen genomen om de doelmatigheid van waterveiligheid te vergroten (kansrijk in Dordrecht) of voor extra bescherming van vitale en kwetsbare functies. De ruimtelijke maatregelen zijn met name in het buitendijks gebied kansrijk. Bij de realisatie van waterveiligheid wordt waar mogelijk aansluiting gezocht bij andere ruimtelijke ontwikkelingen, onder meer door multifunctioneel gebruik van keringen of meegroeiconcepten waarbij keringen aan de kust en ruimtelijke ontwikkelingen gezamenlijk meegroeien met de zeespiegelstijging. Omgekeerd nemen overheden klimaatbestendigheid mee bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening wordt bereikt door gezamenlijke inzet van overheden en gebruikers. Gebruikers vergroten onder meer hun efficiëntie en zelfvoorzienendheid en in het regionale watersysteem kan onder meer de watervraag voor het wegspoelen van brak water worden verminderd. Deze maatregelen reduceren het risico op schade, maken het systeem robuuster en beperken de afhankelijkheid van het hoofdwatersysteem. Voor de zoetwatervoorziening in de Zuidelijke Randstad speelt de afweging van meer zoetwater via alternatieve aanvoerroutes in combinatie met het toestaan van meer zoutindringing in de Nieuwe Waterweg en het tegengaan van de zoutindringing zelf in de Nieuwe Waterweg.

Voor de waterkwaliteit zetten overheden en bedrijfsleven in op het zo hoogwaardig mogelijk hergebruiken van afvalwater en het beperken van lozingen. Dit draagt ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en beperking van de zoetwatervraag. Overheden verbeteren de leefruimte voor planten en dieren (door onder meer vispassages en natuurvriendelijke waterbodem en oevers). Het koppelen van maatregelen voor waterkwaliteit, waterveiligheid, zoetwater, landbouw en natuur staat centraal. Het Kierbesluit is hiervan een voorbeeld.

4. HET VERVOLG: EEN UITNODIGING NAAR MARKT EN SAMENLEVING

De Adaptieve Agenda Zuidvleugel is een bod van de overheden richting maatschappelijke partners. Deze agenda is erop gericht de Zuidelijke Randstad in mondiaal opzicht meer concurrerend en onderscheidend te maken. De drie strategieën staan daarbij niet los van elkaar, maar versterken elkaar. Bij de uitvoering van de strategieën zijn de overheden afhankelijk van partners, ondernemers, scholen, kennisinstellingen en andere betrokken partijen. De agenda wil nadrukkelijk deze partners aan de regio te binden en hen uitdagen, bijvoorbeeld om:

1. nieuwe op innovatie gerichte projecten naar de markt te brengen samen met de ROM Zuidvleugel;
2. samen vorm te geven aan 'gebiedsontwikkeling nieuwe stijl' en ervaringen met ons te delen;
3. te zoeken naar mogelijkheden om de realisatie van verstedelijking te vergemakkelijken;
4. concrete voorstellen te maken om het landelijk gesloten Energieakkoord in deze regio op te pakken.

De overheden beschouwen concrete voorstellen en ideeën die vanuit deze uitnodiging op ons afkomen serieus en helpen ze, daar waar ze bijdragen aan de geschetste strategieën, verder. Hiervoor gaan de overheden actief het gesprek aan met de markt. De in te richten Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ) kan hierin een belangrijke schakelfunctie gaan vervullen. In 2014 hebben diverse bijeenkomsten plaats, waarbij het doel nadrukkelijk is de initiatieven met elkaar te bespreken en te verbinden tussen markt en overheden. Zo wordt de uitvoering van deze agenda gezamenlijk opgepakt.

[5] Voor afstemming van generieke en regionale strategieën voor zoetwatervoorziening, waterveiligheid en ruimtelijke adaptatie, werken overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties samen in het Deltaprogramma.

5. MOGELIJKE OPGAVEN BIJ DE STRATEGIEËN (WERKDOCUMENT)

De tabel hieronder geeft een aantal mogelijke opgaven weer onder elk van de drie strategieën. Een opgave is een vraagstuk waarvan Rijk en regio nog niet weten wat de oplossing is maar waarvan Rijk en/of regio wil bekijken of, hoe en door wie (overheid, markt of samenleving) het vraagstuk moet worden opgepakt. Daarbij staan gemaakte bestuurlijke afspraken niet ter discussie. In overleg met marktpartijen en kennisinstellingen zal deze tabel jaarlijks herijkt worden zodat maatschappelijke energie en de bereidheid opgaven op te pakken een rol kan gaan spelen bij de voorbereiding van afspraken tussen Rijk en regio.

Er worden drie tijdsperioden onderscheiden:

- De korte termijn (<2015): opgaven waar Rijk en regio of in het BO MIRT 2013 een besluit over nemen of voor het BO van 2014 mogelijke besluitvorming voorbereiden;
- De middellange termijn (2015 – 2028): hier staan de door Rijk en regio nog actuele opgaven uit de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland en in eerdere studies al benoemde mogelijke opgaven (bijvoorbeeld uit gedane MIRT-verkenningen of andere studies) waarvan de haalbaarheid nog door Rijk, regio en markt besproken moet worden;
- De lange termijn: in deze kolom staan ambities waar mogelijk opgaven uit voortkomen maar nu nog niet bekend zijn.

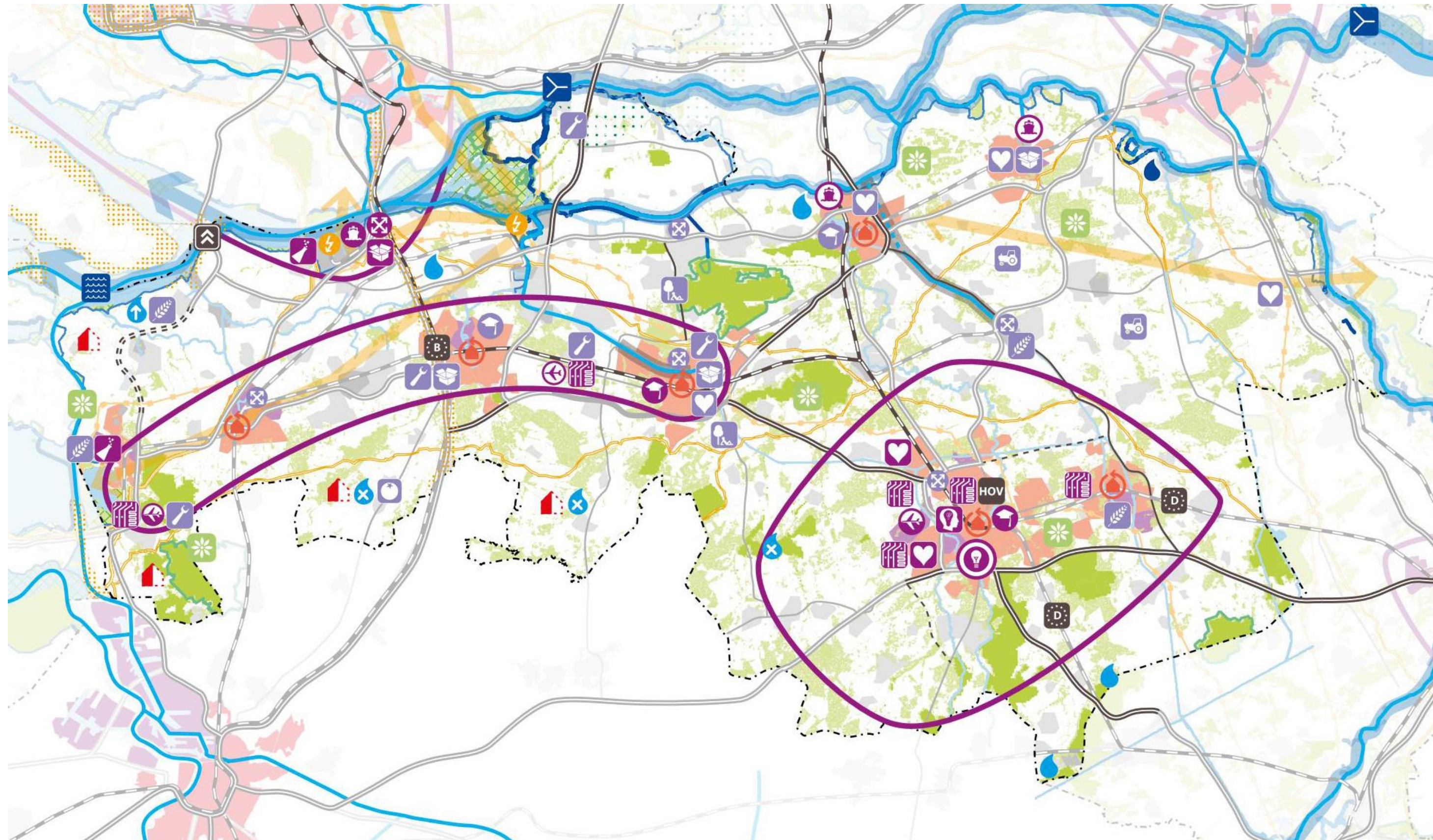
STRATEGIE 1	Onderliggend thema	Mogelijke opgaven korte termijn (<2015)		Mogelijke opgaven/ideeën middellange termijn (2015 – 2028)	Ambities lange termijn Opgaven en fasering aanpak onbekend
		Ter besluitvorming in BO MIRT 2013	Uit te werken voor BO MIRT 2014		
Het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad	*Research en development*		Onderzoeken ruimtelijke mogelijkheden voor faciliteren interactiemilieus.	20 ha kenniscluster Valkenburg (life science / space).	Het ruimtelijk faciliteren van de versterking van de Zuid-Hollandse kennis-as.
			Regionaal onderzoek ruimtelijke mogelijkheden voor faciliteren Technologische Innovatie Campus (TIC) Delft.	Greenport Horti Campus	
	Rotterdam World Port	MIRT-onderzoek corridors: – Rotterdam via Noord Brabant en Noord Limburg naar Duitsland; – Rotterdam via Arnhem en Nijmegen naar Duitsland (langs de A15, de Betuweroute en de Waal).	Onderzoeken ruimtelijke mogelijkheden voor faciliteren interactiemilieus.	Ruimte voor verbinding stedelijke en haveneconomie (o.a. doorontwikkelen Stadshavens en Rotterdam Central District).	– Het ruimtelijk faciliteren van uitbreiding in aantal en/of omvang van internationale bedrijven en instellingen; – Verdere optimalisatie van het bestaande havengebied; – het op orde houden van de (achterland)corridors richting, Schiphol, België/Frankrijk en Duitsland/Oost Europa; – Verdergaande samenwerking tussen de
			Regelgeving LNG-bunker plaatsen.		

		TEN-T corridorstudie Northsea Mediterranean.		Onderzoek naar de Externe veiligheid i.r.t. het spoorvervoer (vooral Drechtsteden).	havens in de Vlaams-Nederlandse Delta.
				Ruimte voor logistieke parken.	
	Greenport Network		Ruimtelijk faciliteren inrichting en revitalisering bedrijventerreinen op basis van biotoop benadering.	Regionale opgave ter verbetering interne ontsluiting Greenports.	– Het ruimtelijk mogelijk maken van een geïntegreerd logistiek netwerk. – Ruimte bieden voor meer handel en distributie van tuinbouwproducten. – Samen met het bedrijfsleven (primair het MKB) ‘proeftuinen’ en ‘transformatiegebieden’ geïnitieerd.
			Faciliteren marktinitiatief greenport versvervoer via spoor en binnenvaart.	Transformatie oude veiling, productie & distributiecentra Greenports.	
				Pilotgebieden voor nieuwe bedrijvigheid en cross overs.	
	Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht		Onderzoek ruimtelijke mogelijkheden voor faciliteren Security Delta Campus en Telecom research & innovation parc (TRIP).	Congresfaciliteiten DH IS / World Forum gebied.	– Het ruimtelijk faciliteren van uitbreiding in aantal en/of omvang van internationale bedrijven en instellingen; – Verbeteren van voorzieningen, kantoorlocaties en de kwaliteit van leefomgeving in de regio Den Haag.
				Het project uit de MIRT-verkenning Haaglanden waarvoor op dit moment geen mogelijkheden zijn om het voor 2028 te realiseren, te weten het project OV Den Haag centrale zone.	
STRATEGIE 2	**Onderliggend thema**	**Mogelijke opgaven korte termijn (<2015)**		**Mogelijke opgaven/ideeën middellange termijn (2015 – 2028)**	**Ambities lange termijn Opgaven en fasering aanpak onbekend**
		Ter besluitvorming in BO MIRT 2013	**Uit te werken voor BO MIRT 2014**		
Het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het	*Bereikbaarheid*	MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag.	Ambities lange termijn voor spoor op basis van lange termijn spooragenda (LTSA). Aanvulling in 2014.	Uitvoering MIRT-programma tot 2028 (inclusief PHS).	Een structuur waarbij lokaal, regionaal en (inter)nationaal verkeer snel en betrouwbaar worden afgewikkeld, zowel voor personen als voor goederen.

stimuleren van interactie, verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en groenblauwe structuur.		Regionale vergelijking (internationale) connectiviteit (inclusief luchtvaart) van de aanwezige economische clusters met concurrerende clusters en/of regio's ('nulmeting').		De projecten uit de MIRT verkenningen Rotterdam Vooruit en Haaglanden waarvoor op dit moment geen mogelijkheden zijn om die voor 2028 te realiseren, te weten: − De projecten Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor en kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid − Het project OV Den Haag centrale zone.	
				Verdere benutting potentie van Rotterdam The Hague Airport t.b.v. de economische ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad (recreatief en zakelijk).	
	Verstedelijking	Vrijkomend Rijksvastgoed Laan van NOI.		Herstructureringsopgave bedrijventerreinen irt functiemenging en proeftuinen voor innovatie en valorisatie.	− Op initiatief van het bedrijfsleven, ondersteunen intensivering en meer menging van functies, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, het samenbrengen van voorzieningen en goede verbindingen naar en waar nodig tussen die interactiemilieus. − Mogelijk maken op regionale kwaliteiten en voorzieningenniveau aansluitende, woon- en werkmilieus ontwikkelt in het landelijk gebied; – Verduurzaming bestaande woningvoorraad.
				Regionaal onderzoek stedelijke Vernieuwing (waaronder Rotterdam Zuid)	
		Samen met marktpartijen verkennen hoe de realisatie van verstedelijking in samenhang met bereikbaarheid kan worden gefaciliteerd.		Organische ontwikkeling Valkenburg en Zuidplaspolder.	
				Regionaal programma Stedenbaan.	
	Groenblauwe structuur		Nieuwe verdienmodellen gericht op de (groen-) opgaven en borgen economisch basis landbouw.	Regionale aanpak Hof van Delfland.	Het versterken van de gebruiks-, belevings- en productiewaarde van de metropolitane landschappen en de landschappen in het

			Internationale proeftuin agro-biodioversiteit Hoekse Waard.	 Verbinding tussen stedelijk en omliggend groen en ontbrekende schakels groen/blauwe netwerk.	landelijk gebied.
STRATEGIE 3	**Onderliggend thema**	**Mogelijke opgaven korte termijn (<2015)**		**Mogelijke opgaven/ideeën middellange termijn (2015 – 2028)**	**Ambities lange termijn Opgaven en fasering aanpak onbekend**
		Ter besluitvorming in BO MIRT 2013	**Uit te werken voor BO MIRT 2014**		
Het stimuleren van een circulaire economie, duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming.	*Energie*	De totstandkoming van een warmtenet stimuleren.	Vertaling energieakkoord naar Zuidelijke Randstad.		– Inzet van de kennisinstellingen in de Zuidelijke Randstad (valorisatie) om de energietransitie te stimuleren. – Het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie en het ontwikkelen van een warmtenet.
	Circulaire economie		Onderzoeken ruimtelijke mogelijkheden voor faciliteren Biobased Park Westland.	Mogelijkheden productie biomassa grondstoffen	– Het mogelijk maken van de transitie naar een biobased economy; – Duurzame mobiliteit; – Versterken hubfunctie Rotterdam in recycling.
	Water	MIRT-onderzoek naar de haalbaarheid van meerlaags waterveiligheid, waarbij het concept van een zelfredzaam eiland nader uitgewerkt wordt.	Mogelijke opgaven op weg naar Deltabeslissing 2015.	Opgaven op basis van Deltabeslissing 2015. Garanderen waterveiligheid in combinatie met versterking van het economische en recreatieve karakter kust.	– Duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening voor economie en leefbaarheid; – Overal voldoen aan het nieuwe beschermingsniveau; – Schoon en ecologisch gezond water voor duurzaam gebruik.

Update Gebiedsagenda Brabant



Inhoudsopgave

Matrices

ontwikkelen waar logistieke Rijk
toekomst s-Hertogenbosch ruimtelijke economie kansen infrastructuur
Zuid-Willemsvaart ruimte vier opgave
belangrijke provincie Maintenance Logistiek
West-Brabant sterke versterken stedelijke
agro bedrijfsleven BO gebieden zoals natuur daarbij
Eindhoven samenwerking tussen aantal Brainport
nieuwe steden
Agro economische regionale landschap spoor Helmond Brabantse gemaakt Gebiedsagenda afspraken
Oost Regio ligt
belang kennis aanpak Tilburg innovatieve
Valley ambitie MIRT Opgaven Food Brabant regio gebied
onderzoek Zoom
water food biedt
opgaven fase
Nederland partijen verbeteren Avenue Breda ontwikkelingen internationale
kennisinstellingen gaat bereikbaarheid realiseren
mobiliteit deel
duurzame werken binnen ontwikkeling Park topsectoren
samen per Noord-Brabant miljoen
energie programma goede
bedrijven Bergen projecten
grote
realisatie

1 Inleiding

1.1 Wat is de Gebiedsagenda Brabant?

De Gebiedsagenda is een gezamenlijk product van Rijk, provincie Noord-Brabant, stedelijk netwerk BrabantStad, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, regio West-Brabant, regio Hart van Brabant en de regio 5-sterren Noordoost-Brabant en de Brabantse Waterschappen. De Gebiedsagenda bevat de gedeelde visie en ambitie van deze partijen op de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant op de lange termijn (tot circa 2040) en is uitgewerkt in een opgaven- en projectenoverzicht. Hiermee ontstaat een gezamenlijke focus op de prioriteiten voor de ruimtelijke opgaven in Brabant en de daarmee verbonden projecten op het gebied van economie, verstedelijking, mobiliteit, water, natuur en landschap in Brabant.
Noord-Brabant is bezien in zijn (inter)nationale context. Twee ambities zijn leidend: een verdere ontwikkeling van de kenniseconomie en het streven naar een duurzame samenleving. Beide ambities zijn dragers voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van Brabant.

1.2 Functie van de Gebiedsagenda

De Gebiedsagenda is de samenwerkingsagenda van de betrokken partners die de gemeenschappelijke basis vormt voor het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT), dat jaarlijks plaatsvindt. Daarnaast heeft de Gebiedsagenda een functie voor het overleg van de provincie Noord-Brabant met de vijf grote steden (BrabantStad) en voor het regionaal ruimtelijk overleg (RRO) van de provincie Noord-Brabant met de samenwerkende gemeenten in de vier Brabantse regio's.
De Gebiedsagenda is een 'levend' document zonder wettelijke status. Ook bevat het geen nieuw beleid. Het is letterlijk een gezamenlijke agenda van de betrokken partners die periodiek wordt geactualiseerd.

1.3 Wat is de aanleiding voor actualisatie?

In het BO MIRT van november 2010 is de eerste generatie Gebiedsagenda Brabant door Rijk en de betrokken Brabantse partners vastgesteld. Sinds het verschijnen van de Gebiedsagenda 2010 heeft de wereld niet stilgestaan.
In de eerste plaats is er sinds de vaststelling van die Gebiedsagenda een groot aantal resultaten geboekt, met name op het gebied van bereikbaarheid, de doorontwikkeling van Brainport en de ondersteuning van de in Brabant aanwezige topsectoren. Ook is in Brabant een nauwere samenwerking ontstaan tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Een beschrijving van de geboekte resultaten is opgenomen in bijlage 1.
Daarnaast zijn er van Rijkszijde in de afgelopen twee jaar onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Bedrijfslevenbrief 'Naar de top' verschenen. Brainport 2020, de langetermijnstrategie van Zuidoost-Nederland, en de kabinetsreactie daarop hebben het licht gezien. Verder dwingen de economische crisis en de daarmee samenhangende bezuinigingen tot meer focus, scherpere keuzes en herprioritering. Dit vraagt om een actualisatie van de Gebiedsagenda Brabant, waarin de gewenste ruimtelijke investeringen in Brabant tegen het licht worden gehouden en waarin de programmering en besluitvorming van onderwerpen in het BO MIRT opnieuw wordt vastgesteld. In het BO MIRT van november 2011 is daarom afgesproken de Gebiedsagenda Brabant te actualiseren.

1.4 Focus op gebiedsprioriteiten en topsectoren

In de SVIR schetst het Rijk de ambities voor Nederland in 2040. Kern van die ambitie is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Daarbij streeft het Rijk naar een krachtige aanpak met regionaal maatwerk en een selectieve inzet van Rijksbeleid op dertien nationale belangen. Drie doelen staan centraal:

- het vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk focust bij het versterken van de ruimtelijk-economische structuur op negen economische topsectoren[1]. Die topsectoren concentreren zich vooral in de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys. In deze stedelijke regio's wordt de meeste toegevoegde waarde gecreëerd, doordat hier het grootste gedeelte van de bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen zijn gevestigd en het arbeidspotentieel het grootst is. In de SVIR worden binnen Brabant twee stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren onderscheiden: Brainport Regio Eindhoven en Maintenance Valley in West- en Midden-Brabant. De betrokkenheid van het Rijk bij de gebiedsopgaven in Brabant concentreert zich derhalve op deze twee regio's. Het Rijk wil in deze stedelijke regio's samen met decentrale overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen aan de slag. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, waarbij het Rijk op het gebied van de ruimtelijke ordening meer dan dat dat voor de vaststellling van de SVIR het geval was overlaat aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. Daarnaast geeft de SVIR een rijksbelang aan bij de waterveiligheidsopgaven en de zoetwatervoorziening van de Maas en de Zuidwestelijke Delta.

1.5 Afspraken BO MIRT november 2012

De focus binnen de SVIR op stedelijke regio's en economische topsectoren en de nieuwe verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en provincies heeft zijn doorvertaling gekregen in deze Gebiedsagenda Brabant. In het BO MIRT van november 2012 is een bespreekdocument Gebiedsagenda Brabant besproken dat in overleg tussen betrokken overheden was opgesteld en waarin de hoofdlijnen van de nieuwe Gebiedsagenda Brabant waren opgenomen. Het gaat daarbij om de volgende

[1] Bedrijfslevenbrief 'Naar de top' met als topsectoren: Chemie, Energie, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Agro & food, Logistiek, Creatieve Industrie, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, Water.

hoofdopgaven: **Brainport**, **Maintenance Valley** (beiden in de SVIR aangeduid als gebieden van nationaal belang), **logistiek** en **agro & food**. Naast deze vier hoofdopgaven zijn twee randvoorwaardelijke Brabantse opgaven geformuleerd: het realiseren van een **duurzaam en robuust verkeers- en vervoerssysteem** en **water als klimaatbestendige en verbindende opgave**. Deze opgaven zijn in het BO MIRT van november 2012 vastgesteld als kader voor de te actualiseren Gebiedsagenda Brabant. Deze actualisatie heeft vervolgens na het BO-MIRT van november 2012 plaatsgevonden. Daarbij is door middel van regionale opgaven en acties verder invulling gegeven aan de opgaven. Ook zijn de randvoorwaardelijke opgaven verbreed tot de aspecten water, natuur en landschap enerzijds en verstedelijking en verkeer & vervoer anderzijds

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de langetermijnambitie voor de provincie Noord-Brabant als geheel en op de onderscheidende profielen van de vier deelregio's binnen Brabant.
In hoofdstuk 3 zijn de vier hoofdopgaven voor Noord-Brabant uitgewerkt: Brainport Regio Eindhoven, Maintenance Valley, Logistiek en Agro & food.
In hoofdstuk 4 Brabant Mozaïek wordt ingegaan op de randvoorwaardelijke opgaven. Het gaat hierbij om de opgaven op het vlak van verstedelijking en mobiliteit ('rood en grijs'), water ('blauw') en natuur en landschap ('groen'). Al deze randvoorwaardelijke opgaven ondersteunen enerzijds de hoofdopgaven en hebben anderzijds de ambitie om het kenmerkende Brabant Mozaïek in stand te houden en te versterken.
Er is voor gekozen om niet ook nog een indeling in regionale opgaven op te nemen. Centraal staan in deze Gebiedsagenda integrale, bovenregionale opgaven. Wel zijn in hoofdstuk 2 korte profielbeschrijvingen opgenomen van de vier Brabantse regio's, waarin de accenten die de verschillende regio's leggen binnen de opgenomen integrale opgaven geschetst worden.

Matrices
De acties die voortkomen uit de opgaven uit hoofdstuk 3 en 4 zijn aan het slot van iedere paragraaf in een matrix samengevat. Een voorbeeldmatrix is hieronder opgenomen. In de matrices is (in de rijen) onderscheid gemaakt in de fasering van projecten: lopende projecten en (nieuwe) projecten in de ideeënfase. Lopende projecten zijn projecten die in uitvoering zijn of waar al bestuurlijke afspraken over zijn gemaakt, bijvoorbeeld in de vorm van een (MIRT-)onderzoek, (MIRT-)verkenning of (MIRT-)planuitwerking. (Nieuwe) projecten in de ideeënfase zijn mogelijke opgaven voor de toekomst die op grond van analyses van Rijk of regio binnen de planhorizon van de Gebiedsagenda kunnen gaan spelen. Bij elk van deze opgave is aangegeven of het een wens van de regio betreft. Over de aanpak van deze opgaven bestaat geen commitment tussen Rijk en regio. Urgentie moet nog worden aangetoond. Noch het Rijk noch de regio is dan ook in geen enkele zin aan deze ideeën gebonden.In de kolommen worden de verantwoordelijkheden beschreven. Opgaven en projecten in de kolom 'Rijk' zijn primair een verantwoordelijkheid voor het Rijk. Opgaven en projecten in de kolom 'Rijk – regio' zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Voor de mogelijke opgaven voor de toekomst geldt dat in deze kolom het Rijk (vooralsnog) geen opgave ziet, maar soms wel eigenaar is van genoemde infrastructuur. Opgaven en projecten in de kolom 'Regio' zijn primair een regionale verantwoordelijkheid.

Het begrip Regio omvat in het geval van de Gebiedsagenda Brabant het grondgebied van de provincie Noord-Brabant en de daarbinnen actieve Brabantse partners (provincie Noord-Brabant, stedelijk netwerk BrabantStad, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, regio West-Brabant, regio Hart van Brabant, regio 5-sterren Noordoost-Brabant en de Brabantse Waterschappen). Het begrip Regio wordt zodoende breder gehanteerd dan voor elk van de vier Brabantse regio's. Om verwarring te voorkomen is in dit document het begrip Regio (met een hoofdletter) gehanteerd als het om Brabant in zijn geheel gaat en het begrip regio (met een kleine letter) als het om een van de Brabantse regio's gaat.
Bij het opnemen van acties in de matrices is volledigheid per opgave nagestreefd. Consequentie daarvan is dat er acties zijn die in meerdere matrices opgevoerd worden (bijvoorbeeld als een actie zowel relevant is binnen de opgave Brainport als binnen de opgave verstedelijking). De opstellers realiseren zich dat daarmee dubbelingen voorkomen, maar vinden het waardevol dat op het niveau van een afzonderlijke opgave een duidelijk beeld bestaat van de breedte van deze opgave.

Kaartbeelden
In deze Gebiedsagenda zijn ook kaartbeelden opgenomen. Naast een algemene overzichtskaart, waarop de gezamenlijke opgaven van Rijk en Brabantse partners zijn opgenomen, zijn er ook per opgave kaarten opgenomen. Ook voor deze opgavekaarten geldt dat hierop de gezamenlijke opgaven van Rijk en Brabantse partners figureren. Daarnaast zijn er een aantal zogenaamde inzoom- en themakaarten opgenomen die ruimte bieden voor meer detail. Op deze kaarten staan ook opgaven waarbij alleen de Brabantse partners betrokken zijn.

Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de wijze waarop de visie en ambitie uit deze Gebiedsagenda met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant wordt geëffectueerd in programma's en projecten en hoe daarover vervolgafspraken worden gemaakt tussen Rijk en Regionale partners.

Voorbeeldmatrix verantwoordelijkheid/fasering bij opgaven in hoofdstukken 3 en 4

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	Actie 1	Actie 3	Actie 5
Nieuw / ideeënfase	Actie 2	Actie 4	Actie 6

2 Brabant: land van kennis en innovatie



2.1 Positie en kracht van Brabant

Brabant is onderdeel van de Eurodelta, een agglomeratie die zich uitstrekt van de Randstad tot Vlaanderen, inclusief Brussel en Luik, en de deelstaat Noordrijn-Westfalen. Deze Eurodelta staat qua verstedelijking, bevolkingsomvang en economische productiviteit op nummer drie van de wereldranglijst van gebieden met metropoolkarakteristieken. Dit gebied is in economische zin sterk verweven. De import- &exportrelaties tussen Nederland, België en Duitsland spelen zich voor 71% binnen de Eurodelta af.
De provincie is een belangrijke motor voor de Nederlandse kenniseconomie. Noord-Brabant en in het bijzonder de Brainportregio doen het goed in Europees verband. Dat betaalt zich uit in de rankings van de meest innovatieve regio's in de EU en in het geval van de Brainport Regio Eindhoven zelfs van de wereld[2]. Dat Noord-Brabant zo'n sterke positie heeft verworven is onder meer te danken aan de centrale ligging ten opzichte van omliggende stedelijke netwerken zoals de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied en de verbinding met deze gebieden.
Noord-Brabant kent daarnaast een uitzonderlijk sterke combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. In Brabant zijn wereldwijd opererende bedrijven gevestigd als ASML, Heineken, Fuji, NXP, Paccar/DAF, Philip Morris, Philips, SABIC, Nyrstar en VDL, naast een sterke industriële structuur van midden- en kleinbedrijf. Deze bijzondere economische structuur biedt perspectief voor nieuwe kansrijke clusters in de kennisindustrie, zoals *life sciences*, logistiek, *maintenance* en duurzame energietechnologie. Het bijzondere verstedelijkingspatroon met een fijnmazige vervlechting van stad en landelijk gebied zorgt voor een prettig woon- en leefklimaat.

[2] Intelligent Community Forum heeft de regio Eindhoven uitgeroepen tot Intelligent Community of the year 2011 ('slimste regio van de wereld').

2.2 Ambitie van Brabant: excellente Europese kennis- en innovatieregio

Brabant heeft een goede uitgangspositie als Europese kennis- en innovatieregio. Het is niet vanzelfsprekend dat Brabant die positie kan vasthouden. Brabant moet investeren in de internationale positie en concurrentiekracht van de regio. Door de polycentrische structuur van Brabant, met in internationaal perspectief relatief kleine steden, is een goede interregionale connectiviteit noodzakelijk voor het creëren van economisch grotere marktgebieden en één verbonden kennisagglomeratie.
Duurzaamheid, kennisontwikkeling, innovatie en samenwerking zijn sleutelwoorden voor de verdere ontwikkeling van Brabant. De aantrekkingskracht van Brabant op kenniswerkers en creatievelingen wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van kennisinstellingen, de (maak)industrie, de laboratoria en de researchcentra (High Tech, Automotive, Supply Chain) gekoppeld aan de middelgrote Europese stedelijkheid. De aanwezige technische knowhow in Brabant biedt tevens kansen voor het oplossen van de klimaat- en energieopgaven van de toekomst. Kennis en innovatie in klimaatbestendigheid, duurzame energie en schone brandstoffen zijn wereldwijd te verkopen en creëren nieuwe werkgelegenheid.
Het Rijk en de Brabantse partijen willen Brabant verder ontwikkelen tot een op Europees niveau concurrerende kennisregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. De ontwikkeling van de topsectoren uit de Bedrijfslevenbrief staat centraal: Hightech Systemen & Materialen in het zuidoosten, Agro & food in het oosten en Logistiek, Energie en Maintenance in het midden en westen. In de SVIR zijn in Brabant de Brainport Regio Eindhoven en Maintenance Valley benoemd als stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, waar sprake is van nationale opgaven en belangen.
In het verlengde van deze nationale opgaven en belangen wordt uit oogpunt van het versterken van het internationale vestigingsklimaat prioriteit gegeven aan het versterken van de verdere ontwikkeling van de *kennisas* Amsterdam - Eindhoven - Aachen/Luik en de *logistieke assen* door Brabant (Rotterdam - België, Rotterdam - Venlo - Duitsland en Antwerpen - Venlo - Duitsland). Met deze focus op de logistieke assen positioneert Brabant zich als synchromodale regio, waar de kennis en kunde aanwezig is om de goederen- en informatiestromen efficiënt, duurzaam en effectief te plannen, te organiseren, uit te voeren en te besturen. Slimme ketenregie bij internationale logistieke activiteiten staat centraal, samen met het creëren van toegevoegde waarde en nieuwe werkgelegenheid. Ook het versterken van de hoogstedelijkheid binnen het stedelijke netwerk en het vergroten van de *quality of life* leveren een bijdrage aan het versterken van het internationale vestigingsklimaat.
In het kader van de Strategische Agenda BrabantStad wordt gewerkt aan het traject #Brabant. Het project is gericht op het versterken van het Brabantse stedelijk netwerk, ook wel aangeduid als Mozaïek Metropool: een onderscheidend stedelijk netwerk, dat essentieel anders is dan Randstad, Ruhrgebied of Vlaamse Ruit en dat is toegesneden op de ruimtelijke en sociaal culturele kenmerken van Brabant. Onderscheidend kenmerk is het mozaïek. Het gaat om een nieuw type stedelijkheid dat voorbij de traditionele tegenstelling stad-land gaat en vorm geeft aan een nieuwe ruimtelijke en economische vervlechting van steden, dorpen en landschappen.
In de loop van 2012 is er in het kader van #Brabant een analyse gemaakt. Deze analyse is gedeeld met verschillende stakeholders, waaronder de Brabantse regio's en vertegenwoordigers van bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Een belangrijk aandachtspunt uit de analyse is de beperkte agglomeratiekracht die het Brabantse stedelijk netwerk kenmerkt. Versterking van het internationale vestigingsklimaat van Brabant en van de knooppunten in het Brabantse stedelijk netwerk kunnen een bijdrage leveren aan het vergroten van die agglomeratiekracht. Door middel van vliegwielprojecten wordt aan die versterking gewerkt. Resultaten zijn opgaven en projecten die ook zullen landen in de Gebiedsagenda. Een voorbeeld hiervan is de gebiedsontwikkeling Brainport Avenue, dat inmiddels onderwerp is van een MIRT-onderzoek. #Brabant beoogt meer van dit soort vliegwielprojecten voort te brengen. Dat gebeurt in deze fase door het gezamenlijk opstellen van richtinggevende principes die dienstbaar kunnen zijn bij de selectie en ondersteuning van deze vliegwielprojecten.
De versterking van de relatie stad-land is ook onderdeel van de Brabantse deelname aan de 6e Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam in 2014. In een van de drie ontwerpateliers in het kader van de IABR zal Brabant(Stad) centraal staan.

Brabant heeft een centrale ligging binnen de noordwestelijke delta van Europa en is een belangrijk doorvoergebied naar het Europese achterland van deze delta. Brabant heeft de ambitie om actief bij te dragen aan de langetermijn-doelstellingen van Europa. Dat doen wij door de agenda van Europa 2020 van slimme, duurzame en inclusieve groei regionaal uit te werken. De ruimtelijke doorvertaling van en aansluiting bij de *Research and Innovation Strategy for Smart Specialisation* (RIS3) is dan ook van groot belang.

2.3 Regioprofielen

Brabant bestaat uit vier regio's die elk een onderscheidend profiel hebben. Deze profielen geven, elk met hun eigen accent, invulling aan de Brabantse ambitie om tot de top van kennis- en innovatieregio's in Europa te behoren.

2.3.1 Brainport Regio Eindhoven

Brainport Regio Eindhoven behoort tot de toptechnologische regio's van Europa en levert een belangrijke bijdrage aan de economische en innovatieve prestaties van Nederland. Technologieregio betekent dat de economie een sterk hightechkarakter heeft, zeer kennisintensief en innovatief is en voorop loopt in de internationale markt. De toptechnologische regio is en wordt tot stand gebracht door bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. Zij staan gezamenlijk aan de lat om een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren. Om dit te bereiken wordt ingezet op excellente internationale bereikbaarheid en (digitale) connectiviteit binnen de regio; meer hoogstedelijkheid in de steden Eindhoven en Helmond, hoogwaardige toplocaties (campussen) en directe nabijheid van natuur, landschap en attractieve woonwerkmilieus in het landelijk gebied. Door het toevoegen van typische Brainport-kenmerken als het hergebruik van (post)industrieel erfgoed, de zichtbare aanwezigheid van technologie en design in het straatbeeld en excellent gastheerschap (fysieke ruimte bieden & communityvorming) wordt kwaliteit en onderscheidend vermogen gecreëerd. De regionale strategie richt zich op twee grootschalige ontwikkelingen die met steun van het rijk en provincie worden aangepakt: Brainport Oost en Brainport Avenue. Daaromheen ligt een aantal grootschalige gebieden met een sterk accent op natuur en landschap. De ambitie is om deze gebieden onderling te verbinden tot een sterk groen netwerk.

2.3.2 Hart van Brabant

De regio Hart van Brabant is centraal gelegen in de provincie Noord-Brabant en kent een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. *Social innovation* als rode draad geeft in Hart van Brabant richting aan de gezamenlijke ambitie op economisch vlak in samenwerking tussen overheden, onderzoek- en onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en zorginstellingen. De regio bezit sterke onderwijs- en kennisclusters, die vooral excelleren in de gammawetenschappen. Hart van Brabant kan toegevoegde waarde leveren in de combinatie van kennis en creativiteit en door haar ketenkracht: denken, doen, maken en verspreiden. Daarbij worden verbindingen gezocht met Brainport Regio Eindhoven en met Breda (Dinalog/NHTV, maintenance). In Midpoint Brabant werken overheden (gemeenten), onderwijs- en kennisinstellingen en bedrijfsleven samen aan een economische ontwikkelopgave voor vier economische clusters: logistiek, leisure, aerospace & maintenance en zorg/care. Op het gebied van leisure onderscheidt deze regio zich van andere regio's. De combinatie van aantrekkelijke ligging, kennis, innovatiekracht en een krachtige veelzijdige economie zorgen voor een solide ontwikkelbasis.

2.3.3 West-Brabant

West-Brabant bestaat uit een zeekleigebied (noordelijk deel) en een meer bosrijk gebied in het zuiden (zandgronden). Daartussen bevindt zich een overgangszone ('de naad') waar de West-Brabantse stedenrij ligt (van Bergen op Zoom tot Oosterhout). De ligging van de regio West-Brabant tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen (ook wel aangeduid als de Vlaams Nederlandse Delta) geeft de regio een bijzondere economische potentie. Drie speerpuntsectoren staan centraal binnen de economische ontwikkeling van de regio: Logistiek, Biobased Economy en Maintenance. Rondom deze drie sectoren zien overheid, bedrijfsleven en onderwijs in West-Brabant nieuwe kansen voor de ontwikkeling van de regio. Daarnaast hebben ook de agro-, zorg- en vrijetijdssector de nodige potentie. De economische ontwikkeling van de regio voltrekt zich binnen de kaders van duurzaamheid. Economie, ecologie en leefbaarheid dienen met elkaar in balans te blijven. De opgave van de regio is er uiteindelijk in gelegen om ervoor te zorgen dat het in West-Brabant goed toeven is en blijft.

2.3.4 5-sterren Noordoost-Brabant

In Noordoost-Brabant werken onder de naam 5-sterren Noordoost-Brabant ondernemers, onderwijs, overheid en overige intermediairs samen om de economie te versterken en de leefbaarheid te behouden. 5-sterren Noordoost-Brabant richt zich op vier speerpunten: *Ondernemen* (een goede infrastructuur en faciliteiten creëren voor de vestiging en ontwikkeling van bedrijven), *Innoveren*: (het vergroten van de innovatieve slagkracht), *Werken en studeren* (de beschikbaarheid garanderen van voldoende gekwalificeerd personeel) en *Duurzaam wonen en leven* (de voorwaarden scheppen voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat). 5-sterren Noordoost-Brabant legt de focus op de agro & food-sector met cross-overs naar andere sectoren. Agro & food is al decennialang het fundament van de economie in deze regio. De regio loopt voorop waar het gaat om zuinig omgaan met grondstoffen en energie, en levert slimme oplossingen voor de mondiaal toenemende vraag naar kwalitatief hoogwaardig voedsel. Ze zet daarbij in op voldoende biodiversiteit en speelt in op de behoefte van de (kritische) consument van morgen. Noordoost-Brabant is de ideale proeftuin voor duurzame landbouw gecombineerd met innovaties in agro & food. De sterke industriële basis in Noordoost-Brabant met een aantal grote internationale bedrijven zorgt voor een goede voedingsbodem voor economische vernieuwingen. De regio 5-sterren Noordoost-Brabant wil deze economische vernieuwingen aanjagen vanuit de thema's: onderwijs en arbeidsmarkt, vestigingsmilieus, vitaal landelijk gebied, omgeving en water, energie en duurzaamheid, bereikbaarheid en mobiliteit en ondernemen en innovatie. 5-sterren Noordoost-Brabant zet met agro & food de regio op de (inter)nationale kaart.

Hierna invoegen:
kaart en legenda Brabant Hoofdopgaven rijk-regio

3 Hoofdopgaven voor Brabant

Er zijn vier hoofdopgaven voor Brabant, twee die vooral gebonden zijn aan een regio en twee thematische: Brainport Regio Eindhoven, Maintenance Valley West- en Midden-Brabant, Logistiek en Agro & Food. Het zij opgemerkt dat er er een fase- en uitwerkingsverschil zit tussen de opgaven Brainport en Logisitiek enerzijds en Maintenance Valley West- en Midden-Brabant en Agro & Food anderzijds.

Hier invoegen: kaartje Brainport Eindhoven: Technology

3.1 Brainport Regio Eindhoven

3.1.1 Opgaven en ontwikkelingen

Zuidoost-Nederland, oftewel 'Brainport' (Midden-Brabant, Noordoost-Brabant, Zuidoost-Brabant en Limburg) behoort tot de innovatieve topregio's in Europa en heeft een belangrijk aandeel in de economische en innovatieve prestaties van Nederland. Brainport is na de Mainport Amsterdam de tweede economie van Nederland[3]. De stedelijke regio Eindhoven is, zoals uit onderstaand kaartje blijkt, dé kernregio van Brainport en vormt het concentratiepunt van sterke bedrijven en kennisinstellingen in met name de topsectoren High Tech, Life Sciences & Health, Creatieve Industrie (Design), Agro & Food en sinds recent ook Energie.

In opdracht van het kabinet is in 2011 een integrale visie, strategie en uitvoeringsprogramma opgesteld voor de doorontwikkeling van Brainport. In zijn reactie onderschrijft het kabinet de ambitie en visie, zoals vastgelegd in het rapport *Brainport 2020* en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda, omdat deze nauw aansluit bij de koers in de Bedrijfslevenbrief en de agenda's voor de topsectoren. Realisatie van Brainport 2020 geeft perspectief op een top-drie-positie in Europa en een top-tien-positie van hightechregio's in de wereld in 2020. Daarnaast kan de bijdrage van Zuidoost-Nederland aan het bruto nationaal product naar verwachting stijgen met €40 miljard tot €136 miljard per jaar en stevent deze regio af op vrijwel complete werkgelegenheid.
Om de Brainport-ambities te bereiken, zijn gerichte acties en investeringen nodig langs de lijnen *people* (arbeidsmarkt), *technology*, *business*, *governance* (bestuur) en *basics* (omgevingskwaliteit en infrastructuur). In het ruimtelijk domein gaat het in essentie om een excellente internationale bereikbaarheid en connectiviteit binnen de regio, hoogstedelijkheid, hoogwaardige toplocaties (campussen) voor kenniswerkers en een attractieve woon- en leefomgeving. Het kabinet stelt een eigen verantwoordelijkheid te hebben voor het vestigingsklimaat van de Brainport en geeft aan in overleg met decentrale overheden en bedrijfsleven te zullen komen tot een urgentieaanpak. De regionale ontwikkelstrategie richt zich op twee strategische, grootschalige gebiedsontwikkelingen die met steun van het Rijk worden aangepakt: Brainport Oost en Brainport Avenue.

In het oostelijk deel van de Brainportregio concentreren grootschalige ontwikkelingen zich ten oosten van Eindhoven tot en met Veghel, Helmond en Asten. Binnen de gebiedsontwikkeling **Brainport Oost** worden, complementair aan Brainport Avenue, belangrijke componenten van de Brainport-ambities gerealiseerd. Het gaat om de verdere ontwikkeling van de aanwezige economische topsectoren, in het bijzonder van Agro&Food en High Tech in relatie tot Automotive. Er bevinden zich concentraties van werklocaties op de High Tech Automotive Campus, in het Food Technology Park Brainport en nabij de N279 en de N270, waar een specialisatie plaatsvindt van foodprocessing binnen de agro & food-keten. Daarbij wordt nadrukkelijk aangetakt op Oost-Brabant en Noord-Limburg en worden verbindingen gelegd tussen Brainport en Greenport. De toepassing van innovaties in automotive levert een belangrijke bijdrage aan de uitstraling en beleving van de Brainportregio als proeftuin voor slimme mobiliteit. De focus ligt op de realisatie van een wegenruit om het stedelijk gebied Eindhoven-Helmond (Noordoostcorridor/N279). De Rijksbijdrage voor de Noordoostcorridor is vastgesteld op €259 miljoen. Daarnaast wordt in Brainport Oost gericht geïnvesteerd in het groene gebied tussen Eindhoven en Helmond, het Rijk van Dommel en Aa, aanhakend op groenblauwe en recreatieve ontwikkelkansen.

Naast deze twee hoofdopgaven zijn er in Brainport Oost andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen die eveneens wezenlijke kansen bieden voor de versterking van de eerder genoemde topsectoreninnovaties en de *quality of life*. Er ligt een nieuwe opgave om processen en partijen rondom deze ontwikkelingen te verbinden en te stimuleren om gericht samen te werken aan realisatie van deze kansen, gebiedskwaliteiten en andere belangrijke componenten van de Brainport-ambities. De Stuurgroep Brainport Oost heeft besloten om hiervoor het traject Panorama Brainport Oost te starten.

Brainport ligt op de **Kennisas A2** die van Amsterdam via Eindhoven en Chemolot/Maastricht naar Aachen/Luik loopt. In ruimtelijk opzicht biedt deze as een rijk geschakeerde en afwisselende doorsnede van steden en landschappen. De investeringen in de ruimtelijke ontwikkeling van deze zone zijn relatief hoog geweest. Overal langs de A2 zijn tussen 2006 en 2010 terreinen ontwikkeld, in totaal 5.000 hectare[4]. Dat ging lang niet altijd om alleen terreinen in de kennissfeer, maar ook om gemengde terreinen of kantoorlocaties. De A2-as heeft de vorm van een ladderstructuur met de A2 en de intercityverbinding als de stijlen en de dwarsverbindingen tussen A2-locaties en centrale stationsgebieden als de sporten van de ladder. Als de relatie tussen de snelweg en het spoor versterkt wordt, kan nog meer interactie en ruimtelijke ontwikkeling ontstaan. Rond toekomstige stations als Utrecht Leidse Rijn of 's-Hertogenbosch Avenue2 en langs de duurzame landzijdige spoor/HOV-ontsluiting van Eindhoven Airport kunnen multimodale, hoogstedelijke nevencentra ontstaan. De ontwikkeling van snelweglocaties en stationsgebieden zal in balans moeten zijn met de capaciteitsvergroting van de A2 en de spoorlijn tussen Amsterdam en Eindhoven. De snelweg en de spoorlijn zullen dan meer als een samenhangend multimodaal verkeers- en vervoerssysteem gaan functioneren.

Binnen de Brainport Regio Eindhoven concentreren zich onder de noemer **Brainport Avenue** tal van ontwikkelingen in de zone aan weerszijden van de A2/N2 Randweg. In deze zone bevindt zich een hoge concentratie aan bedrijvigheid uit de topsectoren,waarbij de meest in het oog springende bedrijven actief zijn in de sector Hightech Systemen & Materialen. Het belang en de verdere potentie van Brainport Avenue is erkend in de Nota Ruimte en de SVIR. De Rijksbij-

[3] Brainport 2020, Top Economy Smart Society, Brainport Development NV, Eindhoven 2011

[4] CBS, Veranderend landschap langs de A2, 2013

drage voor de ontwikkeling van Brainport Avenue tot 2020 is vastgesteld op €65 miljoen. Belangrijke programmaonderdelen zijn de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A67 (ASML/Veldhoven west), een nieuwe noordelijke aansluiting op de A2 (Eindhoven Airport/BIC), het Groene Raamwerk Landelijk Strijp en de Slowlane. Hiernaast wordt een HOV-lijn naar de High Tech Campus aangelegd. Voor de toekomst biedt vooral de positie en doorontwikkeling van de luchthaven en de realisatie van de thematische Brainport Innovatie Campus nieuw perspectief. De ambitie van de regio is om Brainport Avenue te transformeren tot een metropolitaan gebied, uniek vervlochten in een landschap van allure en uitstekend aangehaakt op het internationale spoorwegennet. Het versterken van de relatie tussen snelweg, spoor (IC-station), luchthaven en het centrum van Eindhoven kan een wezenlijke bijdrage leveren aan de beoogde ontwikkeling. Hierbij speelt ook de bereikbaarheid per spoor op nationaal niveau (met name Amsterdam en Schiphol) en internationaal niveau (Breda-Antwerpen-Brussel, Düsseldorf en Aachen) een rol.

Eindhoven Airport is gelegen aan de westzijde van Brainport Avenue. Aan de **Alderstafel Eindhoven** zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder deze luchthaven gefaseerd een deel van de functies van Schiphol kan overnemen. Het aan het kabinet hierover uitgebrachte en door de regio gedragen advies is door het kabinet en de Tweede Kamer omarmd. De afspraken strekken tot 2020. Door betrokken partijen wordt momenteel gewerkt aan de realisatie van de diverse afspraken uit het Aldersadvies. Een tussentijds evaluatiemoment is voor 2015 voorzien.

3.1.2 Acties

Bovenregionale acties

Brainport Avenue 2020-2040
De investeringen van Rijk en Regio in Brainport hebben tot doel om excellente basisvoorwaarden te creëren waarmee Brainport de internationale concurrentiestrijd kan aangaan met kennisregio's wereldwijd. Uit een recente PBL studie[5] blijkt dat Brabant zich onderscheidt in de voedingsmiddelen- en hightechindustrie. De gemene deler is dat voor beide topsectoren geldt dat een goede internationale bereikbaarheid door de lucht en over de weg cruciaal is. Een goede spoor- en wegverbinding met de Noordvleugel/Groot Amsterdam is eveneens van groot belang vanwege de daar aanwezige concentratie van financiële diensten, publieke R&D-kennis en de internationale luchthaven Schiphol. De plek in Brabant waar de hightech cluster is geconcentreerd en wordt uitgebouwd, is Brainport Avenue.
De aanzet voor de ontwikkeling van Brainport Avenue tot een internationale toplocatie voor hightechindustrie is door Rijk en Regio gezamenlijk gegeven in het project Brainport Avenue 2010-2020 uit de Nota Ruimte. Bovendien is de groei van de luchthaven Eindhoven Airport aan de Alderstafel in aanzet gefaciliteerd tot 2020. Randvoorwaardelijk hierbij is een duurzame landzijdige spoor/HOV-ontsluiting van de luchthaven. In dit kader is een eerste verkennend onderzoek uitgevoerd[6]. Dat onderzoek moet verder worden gebracht en worden gekoppeld aan een brede integrale gebiedsontwikkeling van Brainport Avenue.
Rijk én Regio, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, staan gezamenlijk aan de lat voor deze complexe ruimtelijke opgave. In het BO MIRT van november 2012 is besloten om het MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020-2040 te starten:

- opstarten van een gezamenlijk gebiedsgericht MIRT-onderzoek, waarin bereikbaarheidsknelpunten, economische en ruimtelijke ontwikkelingen en een goede ruimtelijke inpassing binnen Brainport Avenue in samenhang worden gebracht, teneinde dit gebied te transformeren tot een internationale toplocatie voor de hightechindustrie. Het MIRT-onderzoek is gericht op het ontwikkelen van een integrale gebiedsvisie. Daarna kan worden besloten om een businesscase met bijbehorende uitvoeringsagenda en instrumentarium voor de planperiode 2020 – 2040 te ontwikkelen;
- het vervolgonderzoek naar een duurzame landzijdige spoor/HOV-ontsluiting van Eindhoven Airport en omgeving op het intercitynetwerk (zowel de Shuttle- als de IC-variant als mogelijk nieuw te ontwikkelen optie) wordt geïncorporeerd in het MIRT-onderzoek met inachtneming van de in de Alderstafels aangegeven termijnen: besluitvorming over de spoor/HOV-ontsluiting vindt plaats in 2015 en is gekoppeld aan de afgesproken evaluatie in dat jaar;
- het gezamenlijke identificeren van en afspraken maken over *quick wins* waarmee de lopende gebiedsontwikkelingen binnen Brainport Avenue kan worden versneld (bijvoorbeeld door het experimenteren met wet- en regelgeving, grondbeleid, experimenteerruimte, het anders organiseren van beheer en onderhoud, vastgoedstrategie, regelvrije zones, kennis en capaciteit beschikbaar stellen, PPS en de inzet van het College van Rijksadviseurs) en waarmee de (H)OV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport op korte termijn kan worden verbeterd.

Het plangebied voor het MIRT-onderzoek bestaat primair uit de omgeving van de luchthaven, een mogelijk nieuw station en het gebied er tussen en omheen (BIC, GDC, Landelijk Strijp en i-Park). Dit heeft een programmatisch sterke relatie met het centrum van de stad (centraal station en Strijp S). Doel van het MIRT-onderzoek is om – met het oog op de ambitie om Brainport Regio Eindhoven te laten behoren tot de top van de internationale vestigingsmilieus – de mogelijkheden en meerwaarde in beeld te brengen van de verdere gebiedsontwikkeling van Brainport Avenue in de periode 2020-2040.

Hier invoegen: **kaartje Brainport Avenue**

[5] *De international concurrentiepositie van de topsectoren/ de concurren-tiepositie van de topsectoren in Noord-Brabant (PBL, 2012)*

[6] Eindhoven Airport. Rapport verkennend onderzoek alternatieven duurzame landzijdige HOV ontsluiting, ProRail oktober 2012.

Regionale acties

De focus van de totale opgave voor Zuidoost-Brabant ligt op de ruimtelijke randvoorwaarden voor een sterke kennisregio. Centraal staat het *creëren van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat.* De regionale acties betreffen diverse integrale gebiedsopgaven. Hiernaast wordt een actieve inzet gepleegd om de volgende typische Brainport-thema's toe te passen in ruimtelijke projecten en acties:

1. Campusontwikkeling bevorderen
   De regio heeft een campusstrategie ontwikkeld en voert die momenteel actief uit. Er is één volwaardige campus (High Tech Campus Eindhoven), drie groeicampussen (TU/e Science Park, High Tech Automotive Campus, Food Technology Park Brainport) en twee initiatiefcampussen (Brainport Innovatie Campus, Health Technology Park). Daarnaast is een aantal thematische hoogwaardige terreinen in ontwikkeling met een sterke kenniscomponent, waaronder Deurne Paardenwereld, Science Park Ekkersrijt en Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC).
   Projecten: TU/e Science Park, High Tech Automotive Campus, BIC, Health Technology Park, Food Technology Park Brainport, Deurne Paardenwereld, Science Park Ekkersrijt en DIC.

2. Nieuwe economie in postindustriële locaties bevorderen
   De regio heeft een eerste inventarisatie uitgevoerd. Het is nu zaak om een bijbehorend samenhangend programma op te stellen. Interessant is te onderzoeken of door koppeling en samenwerking tussen meerdere kleinschalige initiatieven in het landelijk gebied een samenhangend programma kan worden ontwikkeld zoals 'Fabrieksdorpen'.
   Projecten: Kanaalzone Helmond, Strijp S, NRE-terrein, Schellensfabriek, De Ploeg en *Fabrieksdorpen.*

3. Excellent gastheerschap
   De regio moet ruimte bieden aan nieuwkomers en kenniswerkers. Het gaat om aan initiatieven voor eigen levensstijlen (huisvesting en voorzieningen), al dan niet geclusterd in *communities*. Deze worden bij voorkeur ontwikkeld in te transformeren historisch erfgoed.
   Projecten: Internationale School , Arbeidsmigrantenhotels, Cantine Budel-Dorplein en Kazerne Budel.

4. De straat als innovatielab inzetten (zie paragraaf 4.2)
   De regio zal zich inspannen om technologie tastbaar aanwezig te laten zijn in het straatbeeld.
   Projecten: Openbare ruimte centrum Eindhoven, Openbare ruimte Brainport Avenue, Slowlane en *A270.*

Gebiedsontwikkeling Brainport Oost
Deze valt in drie hoofdcomponenten uiteen:

- Noordoostcorridor - N279

Het project 'Noordoostcorridor' gaat in hoofdzaak over het verbeteren van de weg N279 langs de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en de A67, in combinatie met de aanleg van een oost-westverbinding (tussen A50/A58 bij Ekkersrijt en de N279). Met deze aanpassingen aan de infrastructuur wordt de zogenaamde 'ruit om Eindhoven-Helmond' voltooid. De aanpassingen aan de infrastructuur moeten leiden tot het verbeteren van de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond, het verbinden van economische clusters in Brainport, het vergroten van de robuustheid van het wegennet zodat deze toekomstbestendig is en tot een verbeterde leefbaarheid (het verkeersluw maken van het Rijk van Dommel en Aa, een gebied waar natuur en recreatie centraal staan).

- Panorama Brainport Oost

De komst van de Noordoostcorridor biedt kansen voor de verdere economische ontwikkeling van het gebied, waarbij met name wordt ingezet op de topsectoren agro & food en automotive. Voor de versterking van de *quality of life* in Brainport Oost is het van belang om de robuuste groenblauwe structuur, de fijnmazige cultuur-historische patronen en het agrarische karakter van De Peel in stand te houden en te versterken. Bij agro & food wordt daarbij gekeken naar de relaties met Oost-Brabant en Greenport Venlo. Het Panorama wordt gezien als een groeimodel, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande strategische kaders zoals structuurvisies, de visies voor het Rijk van Dommel en Aa, Brainport Oost en de Groene Peelvallei.

- Rijk van Dommel en Aa

Het Rijk van Dommel en Aa is het gebied tussen de steden Eindhoven en Helmond. Het oorspronkelijke en diverse karakter van het gebied en de vele voorzieningen om de vrije tijd plezierig door te brengen, zijn de aantrekkelijke kenmerken van het Rijk van Dommel en Aa. Omdat dit groene gebied belangrijk is voor de inwoners van de regio, en dan vooral uit de steden, is een gebiedsontwikkeling opgestart. Er worden meer natuurgebieden gecreëerd, fiets- en wandelpaden aangelegd en sport- en recreatievoorzieningen gemaakt. Het Rijk van Dommel en Aa kan niet zonder uitbreiding van de natuur om als recreatiegebied aantrekkelijk te blijven. Daarom wordt door de betrokken partijen (provincie, waterschappen, gemeenten en SRE) ingezet om delen van het gebied onderdeel te maken van de Ecologische Hoofdstructuur. Dat is een manier om de natuur, flora en fauna beter te beschermen. De betrokken gemeenten hebben gezamenlijk een Intergemeentelijke Structuurvisie voor het gebied vastgesteld. Deze dient als richtinggevend kader voor de verdere ontwikkeling.

Grenscorridor N69
De provinciale weg N69 is de weg van Eindhoven naar België die dwars door Aalst en Valkenswaard loopt. De N69 is een veelgebruikte route voor internationaal en bovenregionaal (vracht)verkeer. Door de forse verkeerstoename in de afgelopen decennia, is de N69 overbelast geraakt. Daardoor is er een verslechterde bereikbaarheid en doorstroming met meer reistijd en sluipverkeer. Maar ook zijn er leefbaarheidproblemen ontstaan in deze regio door luchtverontreiniging en geluidoverlast. In het project Grenscorridor N69 gaat het om de leefbaarheid én bereikbaarheid in het gebied rondom de N69. Werken aan de Grenscorridor N69 is werken aan een totaaloplossing: het gaat om een integrale gebiedsontwikkeling, waarbij aspecten als bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol spelen. Er moet zodoende niet alleen een oplossing gevonden worden die verkeerskundig van aard is, maar die ook oog heeft voor bewoners en bedrijven, landbouw, natuurontwikkeling, waterberging en recreatie. Op 15 januari 2013 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Grenscorridor N69' vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Gemeenten beraden zich op de mogelijkheid om de nieuwe N69 aan te grijpen voor nieuwe

ontwikkelingen of herontwikkeling zoals rondom het Eurocircuit.

Spoorzones en (nieuwe) knooppunten
De steden Eindhoven en Helmond hebben een intensief spoorzoneprogramma met als focus het verdichten, verstedelijken en intensiveren (functiemenging) rond beide IC-stations. Deze stations worden in samenwerking met NS omgebouwd, er worden ongelijkvloerse kruisingen met het spoor aangelegd en de omgeving van de stations ondergaat een transformatie. In Eindhoven is deze opgave zo groot, dat ze gefaseerd wordt uitgevoerd: eerst aan de zuidzijde en later aan de noordzijde. De korte afstand tussen het TU/e Science Park en het station is uniek en gaat beter benut worden. Bijzondere plekken van nieuwe stedelijkheid zijn in beide steden de transformatiegebieden van grootschalige industrie: Strijp S in Eindhoven en de Kanaalzone (met Suytkade) in Helmond. Beide plekken liggen op relatief korte afstand van de NS-stations. De (fysieke) relatie tussen het station en die gebieden moet versterkt worden. In Deurne wordt de spoorzone eveneens getransformeerd van bedrijventerrein naar woongebied. Hierbij wordt de barrièrewerking van het spoor verminderd zodat de noord- en zuidzijde van de kern beter met elkaar verbonden worden. Bovendien wordt een spoortunnel aangelegd.
Naast de hoofdcentra worden ook (nieuwe) stedelijke knooppunten ontwikkeld op de knopen van HOV-lijnen. In Eindhoven gaat het in eerste instantie om de ontwikkeling van Winkelcentrum Woensel en Eindhoven Airport (Airport City) en om de ontwikkeling van Woonboulevard Ekkersrijt tot een breder georiënteerd leisuregebied met detailhandel. Na de aanleg van de Ruit zal dit gebied zich nog sterker doorontwikkelen vanwege de verbeterde regionale bereikbaarheid. Op termijn wordt Ekkersrijt ontsloten met HOV.

Transnationaal Landschap Groote Heide
Transnationaal Landschap De Groote Heide (TNLGH) is een initiatief van de gemeenten
Cranendonck, Hamont-Achel (B), Heeze-Leende, Neerpelt (B) en Valkenswaard. Het
grondgebied van TNLGH (totaal oppervlak bijna 35.000 hectare) loopt van de oksel tussen
Eindhoven en Geldrop (gehucht Riel) tot en met de oksel van Lommel en Overpelt (De
Groote Heide). Het totale oppervlak bedraagt meer dan 6.000 hectare natuur en landschap en is
daarmee het grootste aaneengesloten natuurgebied van de provincie Noord-Brabant. Qua
biodiversiteit zit het TNLGH in de 'Champions League' van Europa. Het TNLGH wordt vooral
bezocht door de eigen inwoners van het gebied. Op basis van tellingen door natuurbeherende instanties raakt de teller ruim 3 miljoen bezoekers per jaar. TNLGH is centraal gelegen tussen stedelijke gebieden. In de randen van het gebied vindt men dus allerlei stedelijke voorzieningen, terwijl kleinschalig beeklandschap en unieke natuur nooit ver weg zijn. Vanwege haar ligging binnen de Brainport-regio, 'de slimste regio' van de wereld in 2011/2012, willen we het gebied profileren als 'het slimme bos' met kenmerken als werkplekken in het 'WiFi-bos' en de nieuwste snufjes gekoppeld aan natuur en landschap. De ambitie van de samenwerkende gemeenten is hiermee de 'Brainport-beleving' te versterken, maar ook om een zeer aantrekkelijk recreatief gebied te ontwikkelen, waarin vrijetijd en werktijd in elkaar overlopen. Het moet een uniek landschap worden waarin innovatie en beleving elkaar ontmoeten.

Duurzaam Industriepark Cranendonck
Het Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC) ligt op het scharnierpunt van de hightech-kennisas A2 en de grensoverschrijdende industriële Kempische stedenas (Weert, Hamont, Lommel, Mol). Energiewinning en materiaalwinning zijn de leidende economische dragers in dit gebied dat zich sterk heeft ontwikkeld vanwege de beschikbare ruimte en de steeds beter wordende bereikbaarheid via kanaal en spoor. Het DIC ligt bovendien op een logistiek knooppunt (zie ook paragraaf 3.3). Op het DIC is ruimte voor 70 hectare industrieterrein en nog eens 80 hectare voor (het testen van) zonnepanelen of andere vormen van energieopwekking, energiebuffering en het benutten van restwarmte uit het industriële proces (Nyrstar).

Hier invoegen:
kaartje Brainport Avenue / Brainport Oost

Matrix 1 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Brainport

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-A2 Eindhoven – 's-Hertogenbosch (eind 2013 gereed) -Luchthavenbesluit 2013	-MIRT-onderzoek Brainport Avenue, inclusief *quick wins* en bereikbaarheid Eindhoven Airport -Realisatie Aldersafspraken Eindhoven -Brainport Oost: Ruit Eindhoven – Helmond (Noord-oostcorridor), N279 en de groen-blauwe opgave Rijk van Dommel en Aa -A2 nieuwe aansluiting Eindhoven Airport -A58 Tilburg – Eindhoven (verkenning) -Zuid-Willemsvaart - Wilhelminakanaal *(onderdeel Beter Benutten)* -Beter Benutten Brabant, waaronder ITS -Verbouwing stationshal Eindhoven	-Grenscorridor N69 -Ontwikkeling spoorzones Eindhoven en Helmond en nieuwe knooppunten -Spoorzone Deurne -Campusontwikkeling (HTCE; TU/e Science Park; HTAC; FTPB) en kennisclusters (Science Park Ekkersrijt) -Excellent gastheerschap (Internationale School; Arbeidsmigrantenhotels) -Innovatielab A270/ DITCM (A67 en A58)
Nieuw /ideeënfase	-A67 Veldhoven – Eindhoven - Venlo[7]; *wens regio*	-Internationale treinen naar België en Duitsland; *wens regio* -Bereikbaarheid Brainport (A2 Eindhoven – Weert; A50 Eindhoven – Oss); *wens regio* -Programma Beter Benutten 2 (2014-2017)	-Brainport Oost: Gebiedsvisie Panorama Brainport Oost -Ontwikkeling Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC) -Campusontwikkeling (Brainport Innovatie Campus, Health Technology Park en kennisclusters (Deurne Paardenwereld)) -Ontwikkeling postindustriële locaties (Innovatielab openbare ruimte Centrum Eindhoven, Brainport Avenue, Slowlane en A270) -Kennisas A2 (Schiphol-Eindhoven IC en s'-Hertogenbosch Avenue 2) -Gebiedsontwikkeling Transnationaal Landschap Groo-te Heide -Spoortunnel Deurne

Hierna invoegen: kaart en legenda Brainport regio Eindhoven

[7] MIRT-onderzoek A67 en mobiliteitsanalyse Beter Benutten

3.2 Maintenance Valley West- en Midden-Brabant

3.2.1 *Opgaven en ontwikkelingen*

Maintenance Valley kent haar zwaartepunt in de regio's West- en Midden-Brabant. In de SVIR is dit gebied aangeduid als een stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. Daarbij gaat het onder andere om Maintenance (onderdeel van de topsectoren Chemie en High-tech Systemen & Materialen), de topsector Logistiek en Biobased Economy (onderdeel van de topsectoren Chemie en Agri&Food).
Door haar ligging tussen de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen is Maintenance Valley van oudsher een regio met een sterke concentratie aan logistieke activiteiten. Niet voor niets is dit gebied *de* logistieke hotspot van Nederland. De regio kent daarnaast een groot aantal chemische bedrijven (onder andere Shell en SABIC) die in combinatie met een stevige agro & food-sector uitstekende kansen biedt voor een innovatief cluster op het gebied van Biobased Economy. De Valley kent ten slotte een belangrijke concentratie kapitaalintensieve bedrijvigheid in de sectoren procesindustrie, maritiem en luchtvaart. Deze sectoren hebben elkaar gevonden in hun wens om 'World Class Maintenance' aan te bieden en deze kennis ook wereldwijd als dienstverlening te vermarkten. Daarvoor is onder andere met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de Regio West-Brabant het initiatief genomen tot de oprichting van het Dutch Institute World Class Maintenance (DIWCM).
In lijn met de SVIR en de Bedrijfslevenbrief heeft Maintenance Valley de ambitie een positie als Europese topregio te bereiken en behouden. Ondernemers, onderwijs en overheid werken intensief samen aan het versterken van de topsectoren in Maintenance Valley. In december 2012 is de Strategic Board Zuidwest-Nederland (SBZWN) officieel van start gegaan. Het is de netwerkorganisatie van samenwerkende ondernemingen, overheden en onderwijsinstellingen (triple helix) in en voor de regio Zuidwest-Nederland. Doel van SBZWN is het duurzaam versterken van de economische ontwikkeling van Zuidwest-Nederland als topkennisregio op de speerpunten Biobased Economy, Logistiek en Maintenance. Voor de speerpunten Logistiek en Maintenance is de regio Hart van Brabant aangehaakt bij de SBZWN. Onder de paraplu van de SBZWN opereren sectorale stuurgroepen die activiteiten uitvoeren op het gebied van Innovatie, Business Development en Arbeidsmarkt. Het uitbouwen van de innovatiekracht en het benutten van de potenties zijn onderwerp van regionale ontwikkelingsstrategieën. Strategieën die tot stand zijn gekomen in nauwe samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen, en overheden (provincies, regio's en steden). Deze strategieën zijn van grote waarde omdat de Europese Unie in het kader van de inzet van structuurfondsen voor de periode 2014-2020 een zogenaamde 'smart specialisation strategie' (RIS3) voorwaardelijk maakt voor de inzet van middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.
De geformuleerde sociaal-economische ambitie van Maintenance Valley kan alleen worden gerealiseerd indien sprake is van een excellent vestigingsklimaat. Het gaat hierbij onder andere om toplocaties voor innovatieve bedrijvigheid met bijbehorende *shared facilities*, een uitstekende internationale, nationale en regionale bereikbaarheid en een attractief woon- en leefklimaat.

Maintenance

Maintenance is een veelomvattende economische sector die een belangrijke bijdrage levert aan een duurzame en veilige samenleving. De maintenancemarkt is een business-to-businessmarkt voor *Maintenance, Repair, Overhaul & Upgrades* van technische kapitaalgoederen. Onder maintenance wordt verstaan het totale palet aan activiteiten en technologieën om te komen tot een zo efficiënt en effectief mogelijk beheer, onderhoud en optimalisatie van technische systemen binnen de gestelde eisen aan beschikbaarheid, veiligheid en kosten. Maintenance is dus het allesomvattende begrip voor het complete 'levensonderhoud' van een systeem. Binnen de sector Maintenance worden vijf deelsectoren onderscheiden: procesindustrie, luchtvaart, energie, maritiem en infrabeheer. Als gevolg van de ligging van West- en Midden-Brabant tussen de mainports van Rotterdam en Antwerpen en het Duitse achterland, is veel kapitaalintensieve bedrijvigheid, in de vorm van multinationals actief in de procesindustrie, in dit deel van Brabant geconcentreerd. Ook de andere maintenancesectoren zijn sterk vertegenwoordigd. De deelsector Luchtvaart kent zijn zwaartepunten op Aviolanda-Woensdrecht en het Aerospace & Maintenance Cluster Midden-Brabant (Gate2) in Gilze en Rijen. Voor het onderhoud van de binnenvaart speelt de gemeente Werkendam een belangrijke rol, deel uitmakend van de maritieme maintenanceregio Gorinchem-Werkendam-Drechtsteden-Rijnmond. Voor wat betreft Infra valt te denken aan het onderhoud van infrastructurele (water)kunstwerken en infrastructuur (sluizencomplexen, buisleidingstraat). Verder vindt onderhoud van treinen plaats op het industrieterrein Loven in Tilburg. Ook kent West- en Midden-Brabant een aantal kennisinstellingen op het gebied van maintenance, zoals het Dutch Institute World Class Maintenance in Breda, de Techniek Boulevard in Bergen op Zoom, het Rotary Wings Training Centre in Gilze en Rijen, de World Class Aviation Academy en de Aircraft Maintenance en Trainingschool in Hoogerheide. Daarnaast zijn er samenwerkingsverbanden met de TU Delft en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Aan Tilburg University is de bijzondere leerstoel Maintenance (Dynamic Systems) opgericht. Ten slotte is Metal Valley Netherlands een Brabants cluster van (non-ferro)metaal bedrijven dat op het vlak van Metaal en Engineering een open innovatiesysteem ontwikkelt. Bedrijven in de keten werken met elkaar samen ten einde scholing, kennisontwikkeling en innovaties in deze industriële tak te bevorderen. Groeiende en startende bedrijven in de basismetaal vullen elkaar aan door samenwerking en kennisontwikkeling. Deze vorm van *social innovation* wordt ook toegepast op het gebied van Aerospace & Maintenance. Metal Valley heeft haar basis in Drunen.
Het belang van professioneel onderhoud van kapitaalgoederen wordt steeds groter. Om de concurrentiepositie van West- en Midden-Brabant in de sector maintenance te verbeteren ten opzichte van nieuwe opkomende economieën van landen als Brazilië en China, is het van belang te blijven investeren in een optimale beschikbaarheid van kapitaalintensieve goederen en installaties tegen zo laag mogelijke levensduurkosten. Daarnaast wordt World Class Maintenance een steeds belangrijkere pijler voor een groeiende export van maintenancegoederen en -diensten. Naast de bijdrage aan werkgelegenheid is onderhoud bij uitstek de discipline om verbeteringen te realiseren ten aanzien van veiligheid, milieuaspecten en het energieverbruik van kapitaalgoederen. Maintenance is daarmee sterk geënt op het begrip duurzaamheid. Onderhoud is bepalend voor de betrouwbaarheid, efficiency, operationele output en residuen van industriële kapitaalgoederen en bijbehorende processen. Bovendien levert onderhoud een bijdrage aan duurzaamheid door de gerealiseerde levensduurverlenging van kapitaalgoederen: het gaat dan bijvoorbeeld om kapitaalintensieve productiegoederen, maar ook om grootschalig maat-

schappelijk kapitaal in de vorm van infrastructuur als waterwerken en buisleidingstraten.
De ambitie op het gebied van maintenance is erop gericht om binnen Maintenance Valley een top vestigingsmilieu van internationale betekenis te creëren voor maintenancebedrijven. Die ambitie sluit aan op de volgende trends:

- globalisering van de onderhoudsmarkt;
- financiële crisis (kostenbewustzijn, levensduurverlenging);
- duurzame samenleving (veiligheids-, milieu- en gezondheidsincidenten);
- veroudering van installaties.

De omvang van de totale maintenancemarkt in Nederland wordt geschat op €12 miljard. Het grootste deel hiervan betreft industrieel onderhoud (€10 miljard): het onderhoud aan technische installaties. Aan civiel onderhoud wordt jaarlijks €2 miljard besteed (wegen, havens, waterkeringen). Binnen de maintenancemarkt is de procesindustrie met 47% de grootste sector, gevolgd door infrabeheer (23%), energie (12%), luchtvaart (10%) en maritiem (8%).
Kijkend naar de werkgelegenheidscijfers biedt de maintenancesector nog veel kansen. In de huidige maintenancemarkt in West- en Midden-Brabant zijn ongeveer 17.500 personen werkzaam. Naar verwachting groeit dit aantal tot 2020 nog met ongeveer 25%. Nieuwe ontwikkelingen om deze werkgelegenheidsgroei te realiseren zijn bijvoorbeeld nieuwe internationale projecten rond Unmanned Aircraft Systems op Aviolanda en de oprichting van een opleidingscentrum voor helikopteronderhoud en een Aerospace & Maintenance House op Gate2. Een nieuwe toplocatie voor maintenance dient zich aan nu sprake is van de oprichting van Maintenance Valuepark Moerdijk. Dit initiatief verkeert nog in de verkenningsfase.

Logistiek
Mede door haar ligging ten opzichte van de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen is Maintenance Valley uitgegroeid tot een regio met een sterk en innovatief logistiek cluster. Maintenance Valley is in logistieke zin feitelijk onderdeel van Mainport Rotterdam. Maar ook de goede verbindingen met het achterland, de aansluiting op multimodale netwerken, de vele –internationale- distributiecentra, beschikbare bouwgrond en goedgeschoolde arbeidskrachten hebben bijgedragen aan dit profiel.
Maintenance Valley wil haar positie op logistiek gebied verder versterken en uitgroeien tot Europese topregio waar het gaat om ketenregie en *supply chain management*. Dit betekent dat in nauwe samenwerking met onder andere het Dutch Institute for Advanced Logistics (DINALOG) wordt ingezet op innovatie en business development, waarbij Maintenance Valley als proeftuin voor nieuwe ontwikkelingen fungeert.
De totale logistieke werkgelegenheid in Maintenance Valley bedraagt zo'n 72.000 formatieplaatsen. Dit is bijna 14% van de totale werkgelegenheid in de regio, en daarmee ruim boven het landelijk percentage van 8,5%. De toegevoegde waarde van de logistieke sector in Maintenance Valley wordt geschat op €5 miljard. De regio huisvest een groot aantal (inter)nationale productie- en distributiecentra en het logistieke onderwijs is goed vertegenwoordigd.
Om haar positie als logistieke topregio te behouden zet Maintenance Valley onder andere in op de volgende thema's:

- Innovatie en Business Development op het gebied van ketenregie en synchromodaliteit;
- Onderwijs en arbeidsmarkt;
- Ruimte, Multimodale bereikbaarheid en Smart Connections.

Aangezien logistiek van grote betekenis is voor de hele provincie Noord-Brabant wordt voor een uitgebreidere beschrijving verwezen naar de aparte paragraaf over logistiek.

Biobased Economy
Biobased Economy gaat om het duurzaam en rendabel (her)gebruik van groene reststromen: kansen voor nieuwe product/marktcombinaties met een betere ecologische footprint in vergelijking tot de traditionele, op olie gebaseerde producten. De uitdaging bestaat eruit om biomassa zo efficiënt mogelijk en tegen een zo hoog mogelijke toegevoegde waarde in te zetten voor de duurzame coproductie van voeding, energie, brandstoffen, chemicaliën, materialen en medicijnen. De Biobased Economy speelt juist in West-Brabant, omdat daar zowel een grote aantal bedrijven uit de land- en tuinbouwsector als een substantieel deel van de (met name suikergerelateerde) foodindustrie is gevestigd: bedrijven als Cosun, Suikerunie, Cargill en Lamb-Weston. De combinatie met een aantal sterke chemiebedrijven als Sabic, Dow, Shell en Total maakt het exra interessant. Biobased Economy Zuidwest-Nederland richt zich op de topsectoren Chemie en Agri&Food. De bedrijven die tot deze sectoren behoren gaan samen nieuwe markten aanboren door hun traditionele producten en processen te vergroenen. Op het gebied van Green Energy vinden ontwikkelingen plaats waarbij reststromen (warmte, CO_2) van afvalverbranding (Sita, Essent) input vormen voor bedrijven uit zowel de landbouw- , food- als non-foodsector. West-Brabant/Zuidwest Nederland wil tot de koplopers behoren op het gebied van groene grondstoffen, groene bouwstenen voor de industrie en het vergroenen van processen.
De ambitie met betrekking tot Biobased Economy is erop gericht om (op de schaal van Zuidwest- Nederland) tot de top-3 regio's in Europa te gaan behoren. De topsector Chemie heeft zich het trekkerschap voor Biobased toegeëigend. Met medewerking van onder andere bedrijven als Sabic en Cargill is gezamenlijk het businessplan Biobased (West)-Brabant opgesteld met daaraan gekoppeld een programma voor een periode van 10 jaar. De chemische industrie wil in 2050 naar 50% hernieuwde grondstoffen door het versterken van ondernemerschap en innovatie, versterken van onderzoek en onderwijs, intensiveren van interactie en samenwerking en het creëren van juiste randvoorwaarden voor een *level playing field*.
Met bovenstaande plannen is een investering gemoeid van circa €250 miljoen. Het bedrijfsleven en de onderwijs- en kennisinstellingen nemen hiervan ongeveer 50% voor hun rekening. Het programma leidt naar verwachting tot ruim 2500 nieuwe arbeidsplaatsen en een toename van het BNP van ruim €600 miljoen. Belangrijke nieuwe initiatieven zijn de Green Chemistry Campus met Sabic, een Centre of Expertise Biobased Economy bij Avans Hogeschool, een Centrum voor Innovatief Vakmanschap bij het ROC West-Brabant, het ontwikkelen van een Masteropleiding Biobased Economy in samenwerking met onder meer de Avans Hogeschool en Hogeschool Zeeland, met buitenlands regio's worden gerichte uitwisselingsprogramma's opgezet en de regionale kennisinstituten op het gebied van beroepsonderwijs werken samen met bedrijven en overheden aan de arbeidsmarktvraagstukken die vanuit een mismatch tussen vraag en aanbod ontstaan. Andere toplocaties voor Biobased betreffen: Theodorushaven in Bergen op Zoom, Agro & Food Cluster Nieuw Prinsenland in Steenbergen, Havengebied Moerdijk (hier wordt een grootschalig energienet gevormd) en Cosun Food Technology Centre (inclusief Sensus) in Roosendaal.

3.2.2 Acties

Bovenregionale acties

Verdiepend onderzoek Maintenance Valley
In het BO MIRT van najaar 2012 is afgesproken dat onder leiding van de regio een verdiepend onderzoek wordt gestart naar de ruimtelijke en andere opgaven voor Maintenance Valley en de rol voor Rijk en regionale partijen bij die opgaven. In lijn met deze afspraken wordt in 2013 als eerste fase van het verdiepend onderzoek het economisch concept Maintenance Valley verder aangescherpt. De regio West-Brabant neemt hierbij het voortouw. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het BO MIRT besproken. In de tweede fase van het onderzoek wordt aandacht besteed aan de rol voor de verschillende partijen bij het concretiseren en realiseren van de opgaven.

Matrix 2 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Maintenance Valley

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-A4 Dinteloord - Bergen op Zoom -A27 Lunetten-Hooipolder Volkeraksluizen (quick-wins aanpassingen schutsnel-heid)	-Verdiepend onderzoek Maintenance Valley West- en Midden-Brabant -A58 Galder-St. Annabosch (MIRT-verkenning) -Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk	-Ontwikkeling Aviolanda -N261 Waalwijk – Tilburg -Ontwikkeling Ecosysteem Dinalog[8] -Realisatie AFC Nieuw Prinsenland -Metal Valley Netherlands
Nieuw / ideeënfase		-A27 Hooipolder – Sint Annabosch; *wens regio* -A58 Bergen op Zoom – Breda – Tilburg; *wens regio* -TEN-t onderzoek corridor Northsea - Mediteranean	-Uitbouw civiel medegebruik vliegveld Woensdrecht en Gilze-Rijen -Test- en ontwikkelfaciliteiten voor straalmotoren op Aviolanda -Centrum voor onbemande luchtvaart op Aviolanda en Gate2 -OV-bereikbaarheid Aviolanda en Gate2 -Kennis- en innovatiecentra voor duurzaam onder-houd -Campusontwikkeling Aviolanda Woensdrecht en inpassing in Brabantse Wal -Ontwikkeling waterbergingsgebieden om ruimte te geven aan maritiem cluster -Ontwikkeling Rotary Wing Training Centrum Gilze Rijen -Campusontwikkeling Gate2 Gilze en Rijen inclusief Sim City Ontwikkeling -Uitbouw Green Chemistry Campus Bergen op Zoom -Ruimte voor maritieme bedrijvigheid Werkendam -Herstructurering bedrijventerrein De Kooi, Haansber-gen en Loven. -Uitbouw logistiek bedrijvencluster Hart van Brabant -Ontwikkeling ecosysteem simulatie op Gate2 -Onderzoek spoorverbinding Breda – Utrecht -Maintenance Valuepark Moerdijk

Hierna invoegen: kaart en legenda Maintenance Valley (West- en Midden-Brabant)

[8] Ontwikkeling Ecosysteem Dinalog, Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk Realisatie AFC Nieuw Prinsenland leveren mogelijk als uitkomst van het verdiepend onderzoek Maintenance Valley een Rijksopgave op.

3.3 ■ Logistiek

3.3.1 Opgaven en ontwikkelingen

Nederland Distributieland
In de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Brabant wordt in totaal meer dan 55 procent van de export van de topsectoren gegenereerd. Ook komt meer dan 70% van de buitenlandse investeringen hier terecht. In de containersector is de Vlaams-Nederlandse Delta goed voor ongeveer een kwart van de totale Europese overslag. De topsector Logistiek heeft als ambitie om Nederland op het gebied van logistiek tot de top 5 van economieën in de wereld te laten behoren en een toename te realiseren van de R&D-inspanningen naar 2,5% van het BBP (2020).

Logistiek in Brabant
Noord-Brabant is momenteel de meest succesvolle logistieke provincie van Nederland, en herbergt meer dan 30% van alle vierkante meters aan distributiecentra in Nederland[9]. De regio kent ook rond de 12% aan werkgelegenheid in logistieke functies bij alle bedrijven, en heeft veruit het hoogste aantal logistieke bedrijven als nieuwe vestiger binnengehaald in de afgelopen 10 jaar van alle provincies in Nederland[10]. Het succes van de logistieke sector in Brabant zorgt jaarlijks voor hoge scores in de verkiezing van logistieke hotspot van Nederland: deposities 1 (West-Brabant), 3 (Tilburg-Waalwijk) en 6 (Oss-Veghel-Eindhoven)[11]. Noord-Brabant heeft de afgelopen 10 tot 20 jaar die koppositie gegrepen in de concurrentie om logistieke activiteiten met andere regio's in noordwest Europa. De basis voor deze koppositie is gelegen in de ligging aan zowel de Noord-Zuid-corridor richting België en Frankrijk als de West-Oost-corridor naar Duitsland, Centraal- en Oost-Europa. Belangrijke mainports en belangrijke Europese afzetmarkten zijn als het ware 'om de hoek'. Noord-Brabant kent per vierkante kilometer het dichtste intermodale terminalnetwerk van Nederland, met meer dan 10 intermodale terminals op het grondgebied van de provincie. De dichtheid en kwaliteit van de infrastructurele verbindingen via weg, water, spoor en buisleiding in Noord-Brabant behoort eveneens tot de Europese top.

Logistiek betreft meer dan alleen transport- en opslagactiviteiten. In verschillende distributiecentra wordt tegenwoordig een groot aantal producten omgepakt, bewerkt, geassembleerd en gerepareerd. Dit zijn in toenemende mate werkzaamheden die om specifieke kennis en kunde vragen. Het toevoegen van waarde (VAL) of services (VAS) vraagt op zijn beurt om goed geschoolde en flexibele medewerkers, zowel op MBO- als HBO/WO-niveau.
Het Kabinet zet in op logistiek als één van de negen topsectoren waarin geïnvesteerd wordt. Noord-Brabant zit in een unieke positie om hier een leidende rol in te spelen door de combinatie van de aanwezigheid van logistieke bedrijvigheid, de logistieke kennisinstelling DINALOG en universiteiten, HBO's en MBO's.

Logistieke Agenda Brabant
Om de koppositie van Brabant ook in de toekomst te kunnen bezetten is een Logistieke Agenda Brabant opgesteld. De ambitie van deze Logistieke Agenda Brabant is om met verschillende belanghebbenden (triple helix) specifieke acties op te zetten en uit te voeren, waarmee deze koppositie minimaal gehandhaafd kan worden en waar mogelijk versterkt. Het doel is om bestaande en nieuwe zich in Brabant vestigende bedrijven te ondersteunen in het benutten van groeikansen die ze vanuit hun eigen logistieke ondernemerschap in de markt zien. De Logistieke Agenda Brabant zal vooral inzetten op het verder stimuleren van het logistieke ondernemerschap bij bedrijven in de provincie door voor de juiste randvoorwaarden te zorgen. Dit zal gebeuren via concrete acties in vijf programmalijnen, waarbij overheden, intermediairs en onderwijs- en kennisinstellingen deze randvoorwaarden voor verdere logistieke innovatie en samenwerking in de regio creëren.

Cijfers (Nationaal):
- Toegevoegde waarde van ruim €66 miljard (= ca. 12% van Nederlandse economie)[1]
- Bijna 934.000 arbeidsplaatsen (= ruim 1 op de 8 werkzame personen in NL) directe werkgelegenheid, daarnaast nog indirecte werkgelegenheid
- Verwachtte groei goederenvervoer met 50% (over de periode 2010 – 2030)[1]
- Verwachtte groei containermarkt 6 tot 8% per jaar

Ambitie Topteam Logistiek (2020 ten opzichte van 2012):
- Nederland heeft in 2020 een internationale toppositie op gebied van logistiek (in EU van 3 naar 1)
- Toonaangevende ketenregisseur van (inter)nationale logistieke stromen (van 3) naar 10 miljard)
- Aantrekkelijk innovatie- & vestigingklimaat voor logistieke bedrijven (+30% nieuwe vestigingen)
- Beladingsgraad vervoersmiddelen van 45% nu naar 65%
- Verhogen instroom logistieke professionals met 50%

3.3.2 Acties

Bovenregionale acties

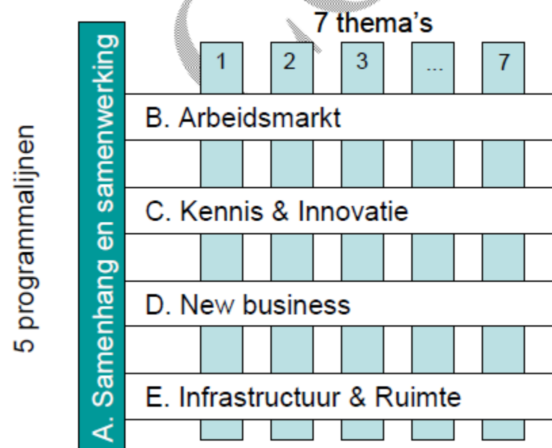
De Logistieke Agenda Brabant kent zeven thema's en vijf programmalijnen, zoals opgenomen in het figuur op de volgende pagina.

Voor het fysiek-ruimtelijke domein is met name programmalijn E relevant: investeren in benodigde infrastructuur en ruimte voor logistieke activiteiten. Aan de hand van de acties die benoemd zijn onder deze programmalijn worden hieronder de voor de Gebiedsagenda relevante ruimtelijke aspecten beschreven.

[9] DTZ Zadelhof 2011
[10] STEC Groep 2011[10] Logistiek Magazine 2012
[11] Logistiek Magazine 2012

Afstemmen goederenstromen via bestaande infrastructuur (Strategie Inland Hubs, actie 18)
Voor een goede afwikkeling van goederenstromen zijn goede robuuste intermodale netwerken van verbindingen en knooppunten belangrijk. Voor het wegverkeer liften deze vaak mee met de afwikkeling van het personenverkeer. Trajecten in Brabant met een bovengemiddeld aandeel vrachtverkeer zijn de A67 en A58. Dit zet een plus op de aanpak van knelpunten die daar bestaan. Voor het accommoderen van het goederenvervoer per spoor zetten regionale partners in op het (op termijn) realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland (Betuweroute, IJzeren Rijn en Rotterdam-Antwerpen). Daarnaast is de Brabantroute een druk spoortraject en daardoor is er niet veel capaciteit meer over. In combinatie met de ambitie van het Rijk voor hoogfrequent personenvervoer (PHS) via spoor, kan dit op termijn zorgen voor een tekort aan spoorcapaciteit (nu al kritisch op het baanvak Tilburg-Breda). De Brabantse kanalen ten slotte behoeven op een aantal punten nog aanpassing (Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart). Het vervoer via buisleidingen concentreert zich vooral in West-Brabant en kent een tweetal belangrijke knelpunten. Dit betreft de spooronderdoorgang Roosendaal en de onderdoorgang Hollands Diep. Op meerdere plaatsen in Brabant bevinden zich knooppunten waar uitwisseling van goederen plaatsvindt. Om de kansen van synchromodaliteit maximaal te benutten worden locaties ontwikkeld die door minimaal twee maar het liefst alle ter plekke mogelijke modaliteiten worden ontsloten. In West-Brabant liggen de vier grootste locaties in Bergen op Zoom, Moerdijk, Oosterhout en Roosendaal. In Hart van Brabant is logistiek geconcentreerd in Tilburg en Waalwijk. Voor deze gebieden wordt daarbij de koppeling gelegd naar de topsector Maintenance. In Noordoost-Brabant en Brainport zijn de concentratiepunten Oss, Veghel, Cuijk, 's Hertogenbosch en Eindhoven (GDC-Acht). De ontwikkeling van laatstgenoemde locatie staat onder druk als gevolg van de mogelijk concurrende gebiedsontwikkeling rondom een nieuw station Eindhoven Airport (zie paragraaf 3.1 onder Brainport Avenue). Een tweede locatie in de regio biedt zich aan bij het Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant (BZOB) en bij het Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck. Voor de gewenste trimodale ontsluiting moet het nodige worden geïnvesteerd in de daarvoor noodzakelijke trimodale infrastructuur. Ook moet het bedrijventerrein woden uitgebreid en geschikt gemaakt voor bulk.
In een nog op te stellen provinciale Strategie Inland Hubs moet dit netwerk van verbindingen en de ambities voor nieuwe en bestaande (verder te ontwikkelen) knooppunten in kaart worden gebracht. Deze strategie is belangrijk om richting en focus aan te brengen en om als input te dienen voor het Nationaal Kernnet Logistiek (zie actie 22).

Structuur uitvoeringsagenda



Thema's
1. Neutraal Logistiek Informatie Platform
2. Synchromodaliteit
3. Samenwerking douane
4. Ketenregie/4C
5. Supply Chain Finance
6. Servicelogistiek
7. Human capital

Afstemmen ontwikkelingsruimte bedrijven/sector per regio (RRO, actie 19)
Investeren in multimodale infrastructuur rendeert alleen als de daarbij behorende ontwikkelingsruimte (voor in dit geval logistieke bedrijvigheid) wordt geboden. Hierover dienen in de regio's maatwerk-afspraken gemaakt te worden. Daarbij zijn niet alleen nieuw te ontwikkelen terreinen relevant, maar wordt ook bij herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen kritisch gekeken naar een goede afstemming tussen bereikbaarheidskwaliteiten en mobiliteitskenmerken van bedrijven. Voor de regio's betekent dit naast kwantitatief programmeren ook kwalitatief de juiste keuzes maken. De regio's faciliteren tijdig voldoende ruimte voor logistieke bedrijvigheid (RDC's) en ontwikkelen vastgoed met visie: kiezen voor de juiste bedrijven op goed ontsloten plekken en het voorkomen van versnippering. Daarover worden binnen de Regionale Ruimtelijke Overleggen afspraken gemaakt. De te maken keuzes worden deels gebaseerd op de inventarisatie van kansen onder actiepunt 23.

Afstemmen ontsluiting bedrijventerreinen per regio (GGA, actie 20)
De ontsluiting van bedrijventerreinen in de regio voor logistiek maakt onderdeel uit van de bredere visie op ontsluiting, ook voor het personenvervoer. De vier deelregio's in Brabant ontwikkelen hiervoor regionale verkeers- en vervoersplannen/-agenda's. Naast de externe multimodale bereikbaarheid ligt daarin een belangrijk accent op de lokale ontsluiting. Voor logistiek krijgt dit vooral vorm in het voor- en natransport naar respectievelijk logistieke terreinen en multimodale vervoersknooppunten (terminals). Voor het wegverkeer zijn met name de aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet van belang.

Opstellen uitvoeringsprogramma n.a.v. punten 19 en 20 (actie 21)
De beleidsagenda's worden doorvertaald naar uitvoeringsprogramma's, waarbij bij die doorvertaling wordt aangesloten bij de aanpak in de bereikbaarheidsagenda van het Rijk. In de programmering van het uitvoeringsprogramma vindt afstemming plaats over budgettering en timing, zowel binnen de regio als in relatie tot de ontsluiting op externe netwerken. Daarbij worden de principes van adaptief programmeren toegepast.

Verankeren Brabants logistieke infrastructuurnetwerk (in Kernnet Logistiek en TEN-T, actie 22)
Vanuit de totale integrale gebiedsopgave voor Brabant is een goede afstemming tussen Rijk en Regio over het Kernnet Logistiek een belangrijk aandachtspunt. Aansluitend op het Trans European Network-transport (TEN-t) heeft het Rijk het internationaal kernnet ontwikkeld. In 2014 gaat het TEN een nieuwe programmaperiode in met nieuwe netwerken. Met name de kaart van vaarwegen is meer uitgebreid ten opzichte van de voorgaande programmaperiode. In het verlengde van het internationaal kernnet wordt overlegd tussen Rijk en Regio's over het aanvullende nationale kernnet. Brabant wil samen met het Rijk kijken hoe in dit vervolg de belangrijke intermodale vervoerscorridors door Brabant (noord-zuid en oost-west) kunnen worden vormgegeven (zie ook actie 25).

Inventariseren multimodaal bereikbare locaties en definiëren van kansen (actie 23)
De opwaardering van de Brabantse kanalen biedt perspectief voor nieuwe multimodale terreinen. In de Brainport Regio Eindhoven ontwikkelt zich een aantal watergebonden terreinen met bijbehorende (binnen)haven langs het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart. Interessant zijn de potenties bij Bavaria waar de overslagfaciliteiten van het bedrijf wellicht kunnen worden gebruikt door andere bedrijven. Er zijn ook plannen en mogelijkheden voor overslagterminals voor bulk- en/of stukgoederen bij de Steenfabriek op Ekkersrijt en bij het BZOB, of het gebied Varenschut in Helmond. In de regio Hart van Brabant doen zich ontwikkelkansen voor langs het Wilhelminakanaal in Tilburg (Vossenberg-west, Kraaiven en Loven) en rondom een nieuw geplande haven in Waalwijk. Hiernaast speelt een kansrijk initiatief rond het trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck. In West-Brabant zijn Moerdijk, Roosendaal, Bergen op Zoom, Oosterhout en Breda de belangrijke ontwikkellocaties. Op het gebied van spoorontsluiting bieden Moerdijk, Roosendaal, Tilburg (Railport Loven) en Eindhoven (Goederen Distributie Centrum Acht, BZOB) ontwikkelmogelijkheden.
Aan de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's Hertogenbosch is de ontwikkellocatie de Brand II gepland voor watergebonden bedrijvigheid. Bij Oss vindt een doorontwikkeling van Elzenburg plaats met het toevoegen van een terminal, het verbeteren van de spoorbereikbaarheid en de opwaardering N329.

Uitvoeren vervolgonderzoek intermodal connectivity (actie 24)
Het betreft hier een vervolgonderzoek op co-location: meer synergie en voordelen halen uit elkaars nabijheid. In welke mate dit ruimtelijke gevolgen zal hebben is nu nog niet te overzien.

Ontwikkelen corridoraanpak per achterlandcorridor uit het logistieke netwerk (actie 25)
Deze aanpak moet leiden tot een concreet actieprogramma dat vertrekt vanuit een eindperspectief (stip op de horizon) op de corridor en van daaruit formuleert wat op korte, middellange en lange termijn nodig is voor het goed functioneren (in brede zin) van die corridor.

Voor de uitvoering van de Logistiek Agenda Brabant is een werkopzet in ontwikkeling, waarbij concreet gedacht wordt aan een Brabantbrede bestuurlijke Taskforce Logistiek en projecttrekkers per actiepunt. De voortgang wordt in deze opzet bewaakt door de Taskforce.

MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam-Brabant/Noord-Limburg-Duitsland

Na het afronden van de Logistieke Agenda Brabant en het Kernnet Logistiek is het rijk voornemens nader onderzoek uit te voeren naar de logistieke corridor Rotterdam – Brabant / Noord Limburg (Duitsland).
Opgave is het versterken en benutten van de achterlandverbindingen. Daarbij is van belang:
- De kansen en belemmeringen voor het goederenvervoer in kaart te brengen;
- Lopende activiteiten bij elkaar brengen en versterken, witte vlekken opsporen, een gezamenlijke agenda bepalen en concrete maatregelen voorstellen. Corridorstudies zijn een uitwerking van het Kernnet Logistiek dat in het Strategisch Platform Logistiek is besproken;
- Alle modaliteiten (spoor, vaarwegen en wegen) en multimodale knooppunten worden meegenomen. IenM wil corridorstudies uitvoeren samen met regionale overheden, bedrijven en logistieke spelers op de corridors. De studies sluiten aan bij diverse initiatieven uit de regio's;
- Beter benutten van bestaande capaciteit van alle modaliteiten op de corridors om de doorstroming van het (zakelijk) verkeer te bevorderen;
- Bij dit onderzoek worden de 5 i's van de bereikbaarheidsagenda in wording betrokken;
- Ontwikkelen van multimodale overslagpunten (regio)
- Afstemmen ontwikkelingen rondom de achterlandverbindingen, die elkaars functioneren beïnvloeden (rijk, regio en bedrijfsleven).

De onderzoeksvraag van het (MIRT-)onderzoek luidt: Wat zijn de belemmeringen en kansen voor het optimaliseren van deze multimodale goederencorridor? Deze belemmeringen en kansen worden gekoppeld aan de bereikbaarheidsaanpak en aan het kernnet Logistiek; de nadruk zal daarbij vooral komen te liggen op betere benutting van de bestaande capaciteit op de goederencorridor.

Matrix 3 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Logistiek

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-A2 Eindhoven – 's-Hertogenbosch -A4 Dinteloord - Bergen op Zoom -A27 Lunetten – Hooipolder -Lange Termijn spoor agenda -Programma Hoogfrequent Spoorvervoer -Omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch -Volkeraksluizen (quick-wins aanpassingen schutsnelheid)	-A58 Galder – Sint Annabosch (MIRT-verkenning) -A58 Tilburg – Eindhoven (MIRT-verkenning) -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg fase 1 (t/m sluis III) -Zuid-Willemsvaart in kader van Beter benutten (Berzob fase 2) -Oostelijke insteekhaven Waalwijk -Herstructurering Theodorushaven -Uitbreiding container-terminal haven Oss	-N261 Waalwijk – Tilburg -Grenscorridor N69 -N279 Veghel – 's-Hertogenbosch -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 1e deel fase 1½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg -Logistiek Park Moerdijk -Rail Service Centre Moerdijk
Nieuw/ideeënfase	-A2 Deil - 's-Hertogenbosch[12] -A67 Veldhoven – Eindhoven - Venlo[13]; *wens regio*	-MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland *(beslispunt BO-MIRT november 2013)* -Bereikbaarheid Noord-Brabant (A2 Eindhoven – Weert A27 Hooipolder – Sint Annabosch A50 Eindhoven - Oss A58 Bergen op Zoom – Breda - Tilburg A59 Empel – Zonzeel A59/A50 's-Hertogenbosch – Nijmegen (incl. knooppunt Paalgraven)); alles *wens regio* -Capaciteit spoorverbinding Breda – Tilburg; *wens regio* -Capaciteit spoorverbinding 's-Hertogenbosch – Nijmegen; *wens regio* -IJzeren Rijn; *wens regio* -TEN-t onderzoek corridor Northsea - Mediterranean	-Strategie inlandhubs -Tijdig voldoende logistieke bedrijventerreinen beschikbaar hebben -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 2e deel fase 1½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg -Onderzoek ROC BZOB/ Varenschut -Aansluiting bedrijventerrein Heesch-West op A59 -Reactiveren goederenspoorlijn Boxtel – Veghel -Binnenhaven Bavaria -Binnenhaven Ekkersrijt -Toegankelijkheid haven Veghel -Toegankelijkheid haven Oss (Maasarm) -Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck (kanaal en spoor verbreden) -Realisatie railterminal Borchwerf 2 Roosendaal -Realisatie waterterminal afvallogistiek R'daal -Realisatie railterminal Weststad Oosterhout -Buitencontainerterminal Bergen op Zoom -Stimuleren vervoer over water Oosterhout -Ontwikkeling inlandterminal Breda -Intensiveren waterterminal Oosterhout -Wilhelminakanaal fase 2

[12] NMCA RC 2020
[13] MIRT-onderzoek A67 en mobiliteitsanalyse Beter Benutten

Hierna invoegen:
kaart en legenda Logistiek Brabant

3.4 ■ Agro & Food

3.4.1 Opgaven en ontwikkelingen

Agro&food in Nederland en in rijksbeleid
Het Rijk onderscheidt negen economische topsectoren. Voor elke topsector heeft een Topteam met deelnemers uit bedrijfsleven en wetenschap advies uitgebracht. Het Topteam Agri&Food ziet drie majeure kansen:

1. Meer met minder: door duurzame innovatieve, efficientieslagen, duurzame veehouderij, valorisatie van reststromen en mest, biobasedeconomy en markt & keten innovaties;
2. Hogere toegevoegde waarde: door innovatiefocus op gezondheid, duurzaamheid, smaak en gemak;
3. Internationaal leiderschap: door export van producten en geïntegreerde systeemoplossingen.

Nederland is de tweede exporteur van agro & food -producten op de wereldmarkt. Met 22% van de totale Nederlandse agro & food-export en een marktaandeel van 15% is Brabant een sterke speler in het Nederlandse agro & food- (en tuinbouw)complex. Voor specialistische onderdelen als veehouderij, bomen- en groenteteelt ligt het aandeel met 30 tot 45% zelfs aanmerkelijk hoger. De agro & food-sector is na hightech de tweede economische pijler van Brabant.

Agro & Food in Brabant
Wereldwijd wordt de noodzaak van de transitie in de agro & food-sector onderkend. De groei van de wereldbevolking, de verstedelijking en de stijgende welvaart leiden tot toenemende vraag naar kwalitatief hoogwaardig voedsel. Mondiaal is er de noodzaak om de voedselproductie drastisch te verhogen en de productiviteit te intensiveren. Tegelijkertijd vraagt de samenleving om duurzame productie, voedsel- en dierveiligheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen. De aandacht in Brabant voor de transitie van de intensieve veehouder is daarvan een voorbeeld.
Die transitie naar een duurzame, innovatieve en gezonde voedselproductie is voor Brabant naast een geweldige uitdaging, zeker ook een grote kans. Het gaat daarbij niet alleen om kostenefficiëntie, maar ook om authenticiteit, creativiteit en innovatie. Voor de noodzakelijke transitie is het nodig om bedrijfsketens te versterken, te innoveren en cross-overs met andere belangrijke sectoren te realiseren.
De aanwezigheid van leidende spelers in deze sectoren creëert kansen voor de agro & food-sector om de beoogde innovaties daadwerkelijk vorm te geven. Hierdoor groeit niet alleen de agro & food-sector, maar worden juist ook de andere sectoren versterkt[14].
De Brabantse agro & food-sector heeft van oudsher een breed blikveld. De Brabantse boer was immers van alles wat: met zijn gemengde bedrijf had hij zowel oog voor de melk- en vleesmarkt als voor de afzet van gewassen. Dit manifesteert zich ook in de rol die Brabant momenteel vervult in de ontwikkeling van de multifunctionele landbouw en het ontstaan van nieuwe combinaties met zorg, recreatie, streekproducten, energie en natuurbeheer.
Onderscheidend is voorts de sterke concentratie van bedrijven in de boomteelt. De boomkwekerijsector in Nederland telt vijf belangrijke centra. Naast Boskoop en Horst aan de Maas (zie glastuinbouw Venlo) zijn dit Opheusden, Zundert en Haaren. Deze centra hebben zich verenigd in Greenport Boomteelt Nederland. Gezamenlijk heeft dit netwerk van boomteeltgebieden één ambitie: *het* toonaangevende boomteeltcluster van de wereld worden.
Ten slotte wordt Brabant genoemd als *de* paardenprovincie van Nederland. De hippische sector onderscheidt zich door een sterke groei met een omzet in Nederland van inmiddels meer dan €1,5 miljard per jaar, waarvan €300 miljoen (20%) in Brabant.
Brabant heeft de complete agro & food-keten in huis: van productie, veredeling, verwerking, toelevering, dienstverlening, distributie tot consumptie. Vrijwel alle schakels in de keten zijn van topniveau en op korte afstand van elkaar gelegen. De dichtheid van 'food-bedrijven' in Brabant is uniek. Met maar liefst acht verwerkende agro & food-bedrijven met een omzet van meer dan €1 miljard per jaar hoort Brabant tot de wereldtop.
De Regio ondersteunt het topsectorenbeleid van het Rijk en vraagt aandacht voor het belang van regionale netwerken bij de valorisatie van kennis en het benutten van kansen op de snijvlakken van topsectoren: cross-sectorale innovaties. Brabant zet in op versterking van het agro & food-complex als geheel en alle vertakkingen in ketens en gebieden. De agro & food-sector heeft een geweldige potentie voor innovatieve cross-overs met andere innovatieve sectoren, zoals financiële en juridische dienstverlening (Eindhoven, Tilburg, 's-Hertogenbosch), chemie (West-Brabant en Zeeland) en hightech en life-sciences (Oost-Brabant en Noord-Limburg). Naast de directe ketenpartijen zijn ook een groot aantal MKB-bedrijven en (regionale) toeleveranciers op enigerlei wijze verbonden aan de agro & food-keten.
De dichtheid, compleetheid en verwevenheid van de agro & food-keten met andere sectoren biedt Brabant unieke kansen zich verder te ontwikkelen tot een internationale transitieleider. Dit vereist een benadering op ten minste het schaalniveau van Zuidoost-Nederland, respectievelijk Zuidwest-Nederland, Duitsland, België en de internationale havens. Voor het agro & food- en tuinbouwcluster in Zuidoost-Nederland gaat het meer specifiek om verbetering van samenwerking en samenhang tussen Oost-Brabant en Noord-Limburg, als ook met de aanliggende Duitse regio Niederrhein. In Zuidwest-Nederland (West-Brabant en Zeeland) staat de sector agro & food in het teken van Biobased Economy (zie ook paragraaf 3.2). De havens Vlissingen, Terneuzen en ook Moerdijk, grote internationale bedrijven, Europese trainingscentra en bijvoorbeeld Bio Base Europe in Gent zoeken de samenwerking en kennisuitwisseling met de regio. West-Brabant heeft een sterke primaire sector met onder meer suikerbieten en aardappelteelt, de boomteelt in Treeport Zundert en een sterke concentratie van agro-industie met Cosun en Cargill, waarbij het Agro & Food Cluster Nieuw Prinsenland in Dinteloord in het teken staat van de agro & food-sector en de Biobased Economy.
In Oost-Brabant liggen de agro & food-bedrijven geconcentreerd tussen de hoekpunten Oss – 's-Hertogenbosch – Veghel – Helmond – Venlo. Deze steden vervullen een trekkende rol in de regionale economie. In het Westelijk Peelgebied en enkele aangrenzende gemeenten rond de A50 zijn veel telers van groenten, bomen, vaste planten en champignons. Oost-Brabant sluit zich daarmee steeds meer aan bij het tuinbouwcluster Greenport Venlo. Oost-Brabant heeft de ambitie een innovatieve topspeler te zijn op het gebied van ontwikkeling en productie in agro, food en biobased ingrediënten. In 2020 wil deze regio het brandpunt zijn waar ketenspelers en toeleveranciers uit andere sectoren en de maatschappij elkaar vinden en samenwerken aan innovatie, valorisatie en versterking van de keten. Innovatie vraagt ook om ruimte (letterlijk en figuurlijk) voor experimenten. Deze innovatieve topregio wil die ruimte bieden en een belangrijke proeftuin zijn.
In het gebied de Peelhorst werkt een groot aantal partijen, waaronder de provincie Noord-Brabant, aan de vernieuwing van de veehouderij. Samen vormen ze het Netwerk de Peelhorst. Het ondersteuningsteam de Peelhorst en een

[14] PWC, Duurzame groei vanuit de basis, 2012

Regionale groep helpen de partijen in het netwerk met kennis, instrumenten en advies.

3.4.2 Acties

Er zijn voor het agro & food-cluster vier hoofdopgaven te benoemen:

1. (Door)ontwikkelen van bestaande en nieuwe toplocaties;
2. Verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
3. Beter multimodaal benutten van de infrastructuur;
4. Opzetten van innovatieve pilotprojecten (Proeftuin Agro & Food).

(Door)ontwikkelen van bestaande en nieuwe toplocaties
De agrarische sector staat aan de vooravond van een ingrijpende transitie. Die kan alleen succesvol zijn als de hele bedrijfsketen daarin meegaat. De ontwikkelkracht van kennisinstituten en aan de agro & foodsector gelieerde bedrijvigheid moet daarvoor ten volle worden benut. In de nabijheid van de regio bevindt zich een aantal kenniscentra van internationale allure, zoals Food Valley Wageningen (bv. Food Nutrition Delta), Health Campus Nijmegen, Brainport Zuidoost-Brabant en Greenport Venlo. Het agro & food-cluster in Oost-Brabant gaat de relaties met deze topcentra verder verstevigen. In de regio zelf zijn tal van bedrijven en kennisinstellingen al bezig met innovaties op het gebied van agro & food. Op een aantal locaties ontstaat clustervorming van bedrijvigheid rondom een bepaald innovatief thema. Het gaat om de volgende voorbeelden.
De regio Helmond is een belangrijk centrum voor de foodprocessing industrie. Het Food Technology Park Brainport in Helmond is een voorbeeld van de cross-over tussen de agro & food -bedrijven en de High Tech Systems-industrie. In Deurne wordt een complex ontwikkeld voor de hippische sector waarin hoogwaardige kennis, bedrijfsleven en sport en leisure samenkomen. In Boxmeer ontstaat onder aanvoering van Stork-Marel een toonaangevend centrum voor vernieuwing in de pluimveesector. In het Land van Cuijk heeft Teeuwissen het initiatief genomen voor het ontwikkelen van een internationaal en innovatief bedrijvencluster dat bestaat uit levensmiddelenindustrie, de farmaceutische industrie, de diervoedingsindustrie en de mineralenindustrie. In Oss ontwikkelt zich het Life Sciences Park onder de nieuwe naam Pivot Park. Dit is *de* vestigingslocatie voor jonge farmabedrijven in Nederland, met zeer hoogwaardige ontwikkelfaciliteiten. In 's-Hertogenbosch zijn drie kennisinstituten gevestigd: ZLTO, HAS Den Bosch en het Jeroen Bosch Ziekenhuis. Het open innovatiecluster Fhealinc en het Brabant Life Sciences Seed Fund genereren hoogwaardige 'spin-offs'. Nieuw is de oprichting van een 'Kennis- en Businesscentrum Agro & Food' in het Westertoren Innovation Centre te 's-Hertogenbosch. Rond de nieuwe vestiging van ziekenhuis Bernhoven in Uden is de ambitie om door middel van een verfrissend zorglandschap een proeftuin te realiseren op het vlak van Food – Health – Biodiversiteit. Verder spant de regio zich in om de vestiging van een topkennisinstituut eiwitketens binnen te halen.
Een consortium van agrarische partijen onder leiding van ZLTO werkt aan de ontwikkeling van een biomineralenfabriek op het BioBased Economy-park Cuijk. De BioEnergie-Centrale van Essent zal de groene warmte leveren voor het productieproces.

In West-Brabant gaat het om de Green Chemistry Campus in Bergen op Zoom, AFC Nieuw Prinsenland in Dinteloord, Cosun Food Technology Centre (een kennis- en expertisecentrum waar kennis over procestechnologie en productontwikkeling wordt gebundeld en verder ontwikkeld) in Roosendaal, Biobased Delta (een gezamenlijk onderzoeks- en businessagenda van Zeeland en West Brabant op gebied van Biobased Economy waar *agro meets chemistry*). Op Hogeschool Avans worden nieuwe op biobased afgestemde opleidingen gestart (Center of Expertise Biobased Economy).
Deze innovatieve clusters, veelal geïnitieerd en gedragen door het bedrijfsleven zelf, vragen om een goede ruimtelijke inpassing en een uitstekende bereikbaarheid. Het gaat daarbij niet alleen om de locatie zelf, maar ook om de directe omgeving van die locaties. Dit soort bedrijven en kennisinstellingen vestigt zich namelijk bij voorkeur in een groene setting met op korte afstand veel stedelijke voorzieningen.

Verbeteren van de internationale bereikbaarheid en multimodaal vervoer
Agro & food maakt een groot deel uit van de Nederlandse export. Het wegvervoer speelt met een aandeel van 95% in het vervoer van agroproducten van Nederland naar Europa een dominante rol ten opzichte van andere vormen van vervoer. In tonnen uitgedrukt is het aandeel van de agrologistiek in het Nederlandse wegvervoer 28%. Voor de EU ligt dat aandeel op 20%.

Om de internationale concurrentiepositie van de agro & food-sector in Brabant te versterken zijn goede verbindingen van essentieel belang (via weg, spoor, buis, water en lucht), evenals de aanwezigheid van multimodale overslagpunten.
De bereikbaarheid is de laatste jaren sterk verbeterd met de aanleg van de A50 tussen Eindhoven en Oss en het opwaarderen van de Zuid-Willemsvaart (traject 's-Hertogenbosch – Veghel). Er zijn plannen voor de opwaardering van de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en Eindhoven (Berzob). De Regio investeert tot 2020 in het ombouwen van de wegverbinding N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel tot autoweg met 2x2 rijstroken. Na 2020 zal de Regio naar verwachting de N279 tussen Veghel en Helmond reconstrueren als onderdeel van het completeren van de Noordoostcorridor rond Eindhoven en Helmond. Desondanks ontstaan op grond van de verwachte autonome mobiliteitsgroei nieuwe knelpunten. Het is noodzakelijk om de komende jaren te (blijven) investeren in de bereikbaarheid (zie verder paragraaf 4.1).
Een aantal grote spelers in de agro & food sector in Brabant (zoals Bavaria, Heinz, Mars en Cargill) zetten in op het duurzaam vervoer van goederen over water. Vanuit de containerterminals in ondermeer Cuijk, Veghel, Bergen op Zoom en Moerdijk vinden al duizenden containers hun bestemming Rotterdam over het water (*Lean and Green Barge*). De gemeenten in Brabant willen in overleg met logistieke bedrijven het vervoer over water (Maas, Rijn en Schelde) verder stimuleren door onder meer het vergroten van de haven- en sluiscapaciteit, het verbeteren van de multimodale ontsluiting en uitbreiding van watergebonden bedrijvigheid. De Regio is verder gestart met een haalbaarheidsonderzoek naar het reactiveren van de goederenspoorlijn Boxtel-Veghel. De Regio wil ten slotte de Logistieke Agenda Brabant specifiek uitwerken voor het goederenvervoer in de agro & food-sector.

Opzetten van innovatieve pilotprojecten (Proeftuin Agro & Food)
Voor het welslagen van de transitie in de agro & food-sector zijn in de eerste plaats structuurversterkende maatregelen nodig binnen de sector zelf. Zoals het aanjagen van innovaties met een Valorisatiefonds en het stimuleren van kennisontwikkeling in de bedrijfsketens en tussen sectoren onderling (cross-overs). Versterking zit ook in de beschikbaarheid van voldoende, goed geschoold personeel dat in deze sector aan de slag wil gaan.

Daarnaast dienen ook de ruimtelijke randvoorwaarden goed ingevuld te zijn. Onontbeerlijk voor een voorspoedige ontwikkeling zijn een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een excellente bereikbaarheid. De relatie tussen deze economische topsector en de ruimtelijk-fysieke benadering van de MIRT-Gebiedsagenda vergt nog wel een nadere uitwerking. Het inrichten van een proeftuin biedt het ideale speelveld om die uitwerking tot stand te brengen. Een proeftuin daagt immers uit tot een creatieve en innovatieve aanpak, levert slimme verbindingen op tussen bedrijven, kennis en mensen én genereert innovatieve bouwstenen voor vervolgacties. Een proeftuin produceert ook kennis waar andere regio's en sectoren profijt van hebben. Het concept van een proeftuin agro & food dient concreet ruimte te bieden voor experimenten, (MIRT)-onderzoek en -verkenning. Een mogelijk onderwerp voor de proeftuin zou het onderzoeken zijn van wat voor kansen de verwevenheid van Stad en Platteland biedt. De kracht van de Brabantse agro & food-sector vindt immers zijn basis in het kleinschalige patroon van steden, dorpen en gemeenschappen die een specifieke kleur aan het landschap heeft gegeven. Dit unieke Brabantse mozaïek is van grote betekenis voor de hechte samenwerking die de agro & food-sector zo sterk heeft gemaakt. Tegelijkertijd hebben de schaalvergroting en intensivering een sterke druk op dit patroon gelegd en is de leefbaarheid en de kwaliteit van het landschap in een aantal opzichten achteruit gegaan. De van oudsher sterke band tussen productie in de ommelanden en de consumptie in de nabij gelegen steden is nagenoeg verdwenen Door het teruglopen van het aantal bedrijven en de concentratie in specifieke productiegebieden hebben met name de gebieden tussen de centrale steden en de omliggende kernen vaak hun oorspronkelijke economische dragers uit de landbouw verloren.
Bij de transitie in de agro & food-sector hoort ook de opgave om de band tussen productie en consumptie weer te herstellen. Zo is er een analogie met de transitie naar lokale productie van energie. Dit biedt ruimte om de ruimtelijke kwaliteit van deze stad-landrelaties te verbeteren en nieuwe economische initiatieven te ontplooien. Vaak in nauwe samenhang met het ontwikkelen van de recreatieve en toeristische bedrijvigheid doen zich hier specifieke kansen voor nieuwe markten in de agro & foodsector. Voorbeelden hiervan zijn plannen voor (de herontdekking en herwaardering) van stadslandbouw (de Bossche Boeren en de Landerij van Tosse) en het agrarisch natuurbeheer aan de randen van groene gebieden, zoals door Duinboeren, Hertogboeren, Maashorstboeren en Groene-Woudboeren. In 's-Hertogenbosch hebben onlangs enkele culturele ondernemers samen met de ZLTO en de HAS het initiatief genomen om een vertrekkend veevoederbedrijf in de stad om te vormen tot een evenementencomplex met als centraal thema de Tuin der Lusten van Jeroen Bosch en veel ruimte voor het telen van groenten (De Tuin United). In Veghel heeft Jumbo het initiatief genomen tot de vestiging van een themapark op het snijvlak van 'food en kunst & cultuur'. Jumbo wil de bezoekers samen met fabrikanten en leveranciers nieuwe producten laten proeven en beoordelen. In de Maashorst zijn concrete plannen voor herintroductie van de kersenteelt en om natuur en gezonde voeding in te zetten voor preventie en herstel in de gezondheidszorg. In de zorgparken vindt de crossover tussen Agro & Food en Health plaats. Food kan gezondheidsproblemen oplossen waarmee binnen de zorgparken geëxperimenteerd kan worden
Er is veel creativiteit als het om dit soort plannen gaat in de steden, maar ook op het platteland. Soms staan die plannen op gespannen voet met de huidige praktijk van stadsontwikkeling of de ruimtelijke regelgeving (Verordening Ruimte, omgevingsvergunning e.d.).In de proeftuin agro & food kan worden onderzocht waar de regelgeving onnodig belemmerend werkt en kunnen voorstellen worden ontwikkeld om die te versoepelen.
In een breder sociaal-economisch perspectief is het nodig om tot afstemming, economische vernieuwing en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit te komen. De agro & food-sector en de proeftuin kunnen daarbij een katalyserende rol vervullen. Het vergroten van de aantrekkingskracht van Brabant als woon- en werklocatie vraagt om een goede ruimtelijke inpassing van de agro & food-bedrijvigheid in de beschikbare ruimte. Onderdeel daarvan is de landschapsontwikkeling in de agrarische productielandschappen in relatie tot de EHS. De Maasvallei bezit een grote potentie voor een gebiedsontwikkeling waarbij landschapsontwikkeling, waterveiligheid, agrarische bedrijvigheid en toerisme, recreatie en cultuurhistorie kunnen samengaan. Dit vergt samenwerking met de 'overzijde' van de Maas in Gelderland. In het zuidelijk deel van de Maashorst ontstaan vernieuwende projecten waarbij de economische waarde van natuur en landschap van de Maashorst wordt benut en in verbinding wordt gebracht met de ontwikkeling van een regionaal centrum voor gezondheid en vitaliteit.

MIRT-onderzoek Greenport Venlo
De Brabantse regio is betrokken geweest bij het MIRT-onderzoek Greenport Venlo. In het BO MIRT van november 2012 is afgesproken dat de Brabantse regio betrokken blijft bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen, conform de afspraken met Limburg. Een van de prioritaire maatregelen is het uitvoeren van een verdiepend onderzoek naar de verbindingen tussen Noord-Limburg/Greenport Venlo en Oost-Brabant/Helmond. De economische potentie van de N270 als secundaire verbindingsas wordt verder verkend. Dit onderzoek naar de N270 kan model staan voor andere secundaire wegen in Oost-Brabant en Noord-Limburg, zoals de Middenpeelweg (N277). Het onderzoek richt zich op de meerwaarde van deze verbinding voor de economische ontwikkeling van de regio (met name voor agro & food).

Voorstel:
De regio Noordoost-Brabant en de gemeente Helmond zullen het initiatief nemen tot een verdiepend onderzoek naar de ruimtelijke randvoorwaarden die de agro & food-sector aan Oost Brabant (en Noord Limburg) stelt. Bij voorkeur sluit dit verdiepend onderzoek aan bij de uitwerking van de afspraken naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Greenport Venlo. Op basis van de uitkomsten kan een besluit worden genomen om een MIRT-proeftuin Agro&Food op te zetten. De proeftuin levert tevens een bijdrage aan de innovatieagenda van Brainport 2020 voor agro & food en aan het cross-over-project agro & food van BrabantStad. De initiatiefnemers zoeken samenwerking met het Topteam agro & food, BrabantStad, de provincies Noord-Brabant en Limburg, Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo. Via de regionale samenwerking (triple helix) betrekken zij het bedrijfsleven erbij.

De proeftuin agro & food moet:
- bijdragen aan een duurzame versterking van deze topsector;
- het vestigingsklimaat verbeteren;
- de relatie tussen stad en platteland versterken;
- bijdragen aan de innovatieagenda van Brainport 2020;
- bijdragen aan het cross-over project Agro & Food van BrabantStad.

Matrix 4 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Agro& Food

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-Omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch	-Pivot Park Oss -Zuid-Willemsvaart (onderdeel *Beter Benutten*) -Wilhelminakanaal fase 1 t/m sluis III	-Toplocaties: • Willemspoort 's-Hertogenbosch • Foodpark Veghel • Zorgpark Uden • Health Park Boxmeer • Bedrijvencluster Teeuwissen Cuijk • Food Technology Park Brainport Helmond • AFC Dinteloord • Green Chemistry Campus Bergen op Zoom • Cosun Food Technology Centre Roosen-daal • Treeport Zundert • BioBased Economy-park Cuijk -N279 Veghel – 's-Hertogenbosch -MIRT-vervolgonderzoek Greenport Venlo waaronder met name N270 Helmond - Venray
Nieuw / ideeënfase		-MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland; *beslispunt BO-MIRT november 2013* -A50 Eindhoven – Oss; *wens regio* -A58 Bergen op Zoom – Breda – Tilburg; *wens regio*	- Proeftuin Agro& Food -N277 Middenpeelweg -Spooraansluiting Inlandhub Oss -Onderzoek reactiveren goederenspoorlijn Boxtel-Veghel -Agrarische productie-landschappen -Gebiedsontwikkeling Maasland -Brainport Oost: Gebiedsvisie Panorama Brainport Oost -Zuid-Willemsvaart Veghel-Helmond -Wilhelminakanaal fase 2

Hierna invoegen:
kaart en legenda Agrofood Oost-Brabant

4 Brabant Mozaïek

Het onderscheidende kenmerk van de ruimtelijke structuur van Brabant is het mozaïek. Dit wordt gevormd door de fijnmazige afwisseling tussen steden, dorpen, natuur en open landschappen die worden dooraderd door beeklopen en landwegen en doorsneden door kanalen en snelwegen. Hierdoor is op vrijwel elk plek in Brabant zowel de stad als het landelijk gebied binnen handbereik. Dit mozaiek levert een belangrijke bijdrage aan het succes van Brabant. Brabant zet in op de verdere ontwikkeling van het mozaïek als randvoorwaarde voor de ambitie om Brabant verder te ontwikkelen tot een excellente Europese kennis en innovatieregio.
Het versterken van de kracht en de kwaliteit van het Brabants mozaïek brengt de volgende opgaven met zich mee:

- het creëren van meer agglomeratiekracht door het versterken van het Brabantse stedelijk gebied. Dit kan ondermeer door het ontwikkelen van hoogstedelijke milieus, het concentreren van verstedelijking en het creëren van een divers palet aan kwalitatief uitstekende woon- en werkmilieus;
- de gebouwde omgeving klimaatadaptief en duurzamer maken;
- het verbeteren van de connectiviteit (van fysieke en functionele verbindingen) binnen Brabant en met omliggende steden door het creëren van een robuust verkeers- en vervoerssysteem;
- het verbeteren van de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening;
- het duurzamer maken van het mozaïek door in te zetten op duurzame energie;
- het tegengaan van de versnippering van natuurgebieden, het herstellen van oude landschappen en het creëren van nieuwe natuur.

Deze opgaven worden hieronder uitgewerkt binnen de deelthema's verstedelijking en mobiliteit, energie, water, natuur en landschap en *leisure*.

4.1 Verstedelijking en mobiliteit

4.1.1 Opgaven en ontwikkelingen

Economische ontwikkelingen leiden tot geografische taakverdelingen
In hoofdstuk 2 is al geconstateerd dat Brabant strategisch is gelegen in het hart van de Rijn-Schelde-Delta. De economische ontwikkeling van Brabant is dan ook nauw verweven met die van de omliggende regio's Randstad, Ruhrgebied, Vlaanderen, Greenport Venlo, Parkstad Limburg en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Binnen metropolitane gebieden, zoals de Rijn-Schelde-Delta, doet zich in toenemende mate een geografische taakverdeling voor. Logistieke activiteiten nestelen zich rond mainports, logistieke knooppunten en langs assen tussen mainports. Grote stadskernen richten zich op topdiensten in de zakelijke en financiële sector en op belevingsgerichte en creatieve activiteiten. Technologisch georiënteerde activiteiten ontwikkelen zich vooral in (clusters van) kleinere stedelijke kernen in een aantrekkelijke landschappelijke setting.

Verstedelijkingspatroon: ruimtelijk mozaïek
Binnen het ruimtelijk mozaïek hebben inwoners en bezoekers (hoog)stedelijke voorzieningen binnen handbereik, maar tevens is de rust en ruimte op iedere plek in Brabant binnen tien minuten bereikbaar. Deze ruimtelijke structuur biedt kansen door haar veelzijdigheid.
Tegelijkertijd is deze kracht een zwakte. De Brabantse steden kennen een beperkte agglomeratiekracht. Een betere connectiviteit (van fysieke en functionele verbindingen) binnen Brabant en met omliggende steden als Amsterdam, Rotterdam, Düsseldorf en Antwerpen kan bijdragen aan die agglomeratiekracht.
Het contrast tussen steden en dorpen is in Brabant afgenomen. De kleuren in het mozaïek moeten weer meer gaan spreken: de steden stedelijker en de dorpen dorpser.[15]

Demografische transitie: concentratie in steden, krimp in het landelijk gebied
De bevolking van Brabant groeit de komende jaren van 2.454.000 in 2011 tot een maximum van ongeveer 2.560.000 rond 2035. De belangrijkste verklaringen hiervoor zijn een langere levensduur en het feit dat zich meer buitenlanders in Brabant vestigen. Met betrekking tot de demografische ontwikkeling zijn er grote verschillen tussen de Brabantse regio's te zien, en ook binnen de regio's. Groei concentreert zich steeds meer in de (grote) steden, en in de flanken treedt krimp op. Krimp vertoont zich in drie gedaantes. Als eerste krimpt de beroepsbevolking door ontgroening en vergrijzing. Dit proces treedt nu al op in heel Brabant. Op de tweede plaats krimpt de bevolking. Geleidelijk aan vlakt de groei van de bevolking in Brabant hierdoor af en na 2035 groeit de bevolking niet meer. Krimp van de bevolking treedt nu al op in de flanken van de provincie. De derde gedaante van krimp is de huishoudenkrimp. Deze treedt nu nog niet op.

Gevolgen voor de behoefte aan woningen en bedrijfsruimten
Pas als het aantal huishoudens krimpt, neemt de behoefte aan woningen af. Vanwege de welvaart en de kleinere huishoudens (toename een- en tweepersoonshuishoudens) blijft de vraag naar nieuwe woningen in Brabant voorlopig aanwezig. De provincie schat dat er in Brabant rond 2040 ongeveer 1.194.000 woningen staan, 160.000 meer dan in 2011. Een groot deel van deze groei (ongeveer 130.000 woningen) moet voor 2025 worden gerealiseerd. Na 2040 gaat de Brabantse woningvoorraad krimpen.
De (kwantitatieve) woningbehoefte is voor een belangrijk deel welvaartsgedreven en sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de economie en de mogelijkheden voor huishoudens om een woning te financieren. We zien dat terug in de huidige crisis op de woningmarkt. Door een toename van het aantal eenverdieners ontstaat een mismatch tussen vraag en aanbod. Het huidige aanbod is namelijk voor een belangrijk deel gebouwd voor tweeverdieners. Door deze ontwikkeling blijven de woningprijzen waarschijn-

[15] Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) constateert in haar onderzoek naar de internationale concurrentiepositie van de topsectoren in 256 Europese regio's dat de meeste Nederlandse regio's vaak grote buitenlandse regio's als internationale concurrenten hebben. Voor het technologische cluster van Brabant zijn dit bijvoorbeeld Parijs, Milaan, Dublin en het Ruhrgebied. De omvang van een agglomeratie is een belangrijke concurrentiefactor. Deze kan worden beïnvloed door concentratie van bedrijvigheid, het bevorderen van de lokale clusteroriëntatie of een betere (fysieke) verbinding binnen en tussen regio's. Bereikbaarheid over de weg en door de lucht kwamen naar voren als belangrijke regionale kenmerken voor de internationale concurrentiekracht. Goede onderlinge verbindingen tussen bijvoorbeeld de topregio's Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant is cruciaal. (PBL, de internationale concurrentiepositie van Nederlandse regio's, maart 2012).

lijk onder druk staan, omdat eenverdieners de woningen niet kunnen betalen.
De demografische ontwikkelingen hebben ook kwalitatieve gevolgen voor de woningmarkt. Door vergrijzing en de veranderingen in het zorgbeleid, dat is gericht op het langer zelfstandig laten wonen van ouderen waarbij de benodigde zorg individueel wordt ingekocht, ontstaat meer en meer een behoefte naar verschillende vormen van woningen in combinatie met zorg- en welzijnsdiensten.
Een ander gevolg van de demografische transitie is dat de beroepsbevolking krimpt. Hierdoor ontstaat op termijn ook minder vraag naar bedrijfsruimten en dus naar bedrijventerreinen, voorzieningen en kantoren.

Groeiende behoefte aan duurzaamheid
De behoefte groeit om onze samenleving duurzamer in te richten. Dit komt door de wereldwijde ontwikkeling van de alsmaar toenemende energieconsumptie en milieudruk en de gevolgen daarvan voor het klimaat. Dat betekent: zorgvuldig gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen. De noodzaak voor klimaatadaptatie betekent zowel een opgave voor het landelijk gebied (zie paragraaf 4.4) als voor het stedelijk gebied.

Mobiliteit groeit
Het personen- en goederenvervoer in Brabant blijft de komende decennia nog groeien. De groei van het personenvervoer vlakt af. In de jaren zeventig, tachtig en negentig van de vorige eeuw is de personenmobiliteit explosief gegroeid. Vanaf 2000 is de personenmobiliteit al veel minder hard gegroeid en sinds 2005 vlakt de groei van de personenmobiliteit nog sterker af. Dit geldt vooral voor het autogebruik. Het is onzeker of de afvlakking van de groei van de automobiliteit (tot 1 a 2% per jaar) in de toekomst doorzet. De afvlakking van deze groei is in ieder geval al ingezet voor de economische crisis en dus niet alleen te wijten aan die crisis. Andere oorzaken zijn de stijgende brandstofprijzen, de vergrijzing en minder gebruik van de auto door jongvolwassenen. De trein is een groeimarkt op vooral de lange afstanden zoals op de corridors van en naar de Randstad. De bus heeft een beperkt aandeel in verplaatsingen en reizigerskilometers. Het aandeel fiets is in Brabant vergelijkbaar met het landelijke gemiddelde. De fiets is kansrijk op de korte afstanden, vooral in het stedelijk gebied. De fiets speelt bovendien een prominente rol in het voor- en natransport naar de trein. Eindhoven Airport is de grootste regionale luchthaven van Nederland en groeit naar verwachting van 2,9 miljoen reizigers in 2012 naar ruim 4 miljoen in 2020.
De ontwikkeling van het goederenvervoer is, meer dan bij het personenvervoer, sterk afhankelijk van de economische ontwikkeling. Bij een lage economische groei treedt stabilisatie op. Bij een hoge economische groei is sprake van een sterke toename van het goederenvervoer van circa 50% in de periode tot 2030. Bij het goederenvervoer is het wegvervoer qua absolute aantallen nog steeds leidend (57%), maar vooral binnenvaart (36%) wint aan terrein. Het aandeel spoorvervoer is gering (7%). Het (internationale) goederenvervoer via de achterlandverbindingen (weg, spoor en water) door Brabant neemt onder meer als gevolg van de groei van de Rotterdamse haven sterk toe.
De bereikbaarheidsopgave verandert. In de afgelopen decennia was de bereikbaarheidsopgave vooral een opgave van files op het hoofdwegennet tussen stedelijke gebieden. De focus verschuift echter naar een opgave binnen de stedelijke gebieden, waar ook de economische en ruimtelijke opgaven zich in belangrijke mate concentreren. Nadruk komt meer te liggen op het creëren van een efficiënt verkeers- en vervoersysteem in stedelijke gebieden dat aansluit bij de wensen van reizigers en ondernemers en dat bijdraagt aan het versterken van de economische structuur en de agglomeratiekracht van de stedelijke gebieden.

4.1.2 Acties

<u>Bovenregionale acties</u>
Het versterken van de concurrentiepositie van het stedelijk netwerk Brabant op het Europese speelveld vraagt onder meer om de volgende bovenregionale acties:

- *Het versterken van de agglomeratiekracht*

Steden hebben veel agglomeratievoordelen: een grote geïntegreerde arbeidsmarkt, mogelijkheden voor innovatie- en kennisuitwisseling, economische specialisatie, betere infrastructuur, nabijheid van hoogwaardige en gespecialiseerde voorzieningen. Om als stedelijk netwerk te kunnen blijven concurreren in de Europese top van kennis- en innovatieregio's moet de agglomeratiekracht van de Brabantse steden sterker worden. Dat vraagt onder meer om een betere connectiviteit (van fysieke, digitale en bestuurlijke verbindingen), functionele integratie (intensiveren van zakelijke contacten, versterken woon-werkrelaties, benutten van voorzieningen op de schaal van het stedelijk netwerk) en culturele integratie (leven, werken en recreëren op de schaal van het stedelijk netwerk).

- *Het creëren van hoogstedelijke woon- en werkmilieus en concentreren van verstedelijking*

In de Brabantse grote steden ligt de focus op de hoogstedelijke zones, in het bijzonder op de transformatie van de spoorzones tot aantrekkelijke woon- en werkgebieden voor (internationale) kenniswerkers. De nabijheid van culturele topvoorzieningen is essentieel voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de hoogstedelijke zones.
De behoefte aan nieuwe woningen manifesteert zich vooral in de grote steden. Provincie en de regio's voeren een verstedelijkingsbeleid dat enerzijds is gericht op het concentreren van verstedelijking in de hoogstedelijke zones en anderzijds is gericht op het beter aansluiten op veranderende woonwensen van consumenten. Vanuit de gewenste hoogstedelijkheid en vanuit de wens om het potentieel voor openbaar vervoer te vergroten is sturing noodzakelijk. Het weglekken van verstedelijking naar kleinere steden en dorpen moet worden voorkomen. Dit is belangrijk voor de steden, maar ook ter voorkoming van een verdere dichtslibbing van het Brabantse mozaïek. Er ligt daarnaast ook in de Brabantse steden een opgave op het gebied van

stedelijke vernieuwing. Zonder Rijksbijdrage zijn de steden niet in staat om de noodzakelijke investeringen te doen.

- *Het geleiden van de krimp*

Door de demografische transitie vergrijzen dorpen en verdwijnen banen, scholen, winkels en andere voorzieningen. De Rijksoverheid, provincies, gemeenten, bedrijfsleven en inwoners willen ervoor zorgen dat deze krimpregio's leefbaar zijn en blijven. De provincie wil de leefbaarheid in de dorpen en wijken verbeteren en doet dit onder andere door het stimuleren van integrale dorpontwikkelingsplannen. Naast de leefbaarheid moet ook de ruimtelijke kwaliteit van de dorpen versterkt worden.

- *Werklocaties en campussen*

Terwijl de behoefte aan nieuwe woningen blijft bestaan, neemt de behoefte aan nieuwe werklocaties af door krimp van de beroepsbevolking (ontgroening, vergrijzing) en de veranderende economie (minder productie, meer diensten, opkomst van 'het nieuwe werken'). In dit licht moet een overprogrammering van kantoren en bedrijvenlocaties worden voorkomen. Een integrale aanpak is een basisvereiste om een klimaat te scheppen waarin de concurrentiekracht van de provincie verder versterkt wordt. Brabant moet aantrekkelijk blijven voor ondernemen. Dit vraagt om voldoende en aantrekkelijke ruimte voor bedrijven, voor vestiging en voor ontwikkeling. De basis dient op orde te zijn. Hiervoor maken gemeenten in regionaal verband onder regie van provincie en SRE afspraken. Doel hiervan is om het aanbod kwantitatief en kwalitatief goed aan te laten sluiten op de vraag. Het gaat naast bedrijventerrein ook over kantoren en detailhandel. De B5-steden en overige kantoorsteden werken momenteel in regionaal verband aan visies met als doel om de kantorenmarkt weer gezond te krijgen.
Naast de basis staat het versterken van de prioritaire Brabantse economische clusters en de landelijke topsectoren centraal. Provincie en SRE voeren daarom een specifiek campus- en werklocatiebeleid met speciale aandacht voor een aantal sterke economische clusters zoals *high-tech*, *automotive*, *logistics*, *agro & food*, *biobased economy* en *maintenance*. Daarmee wordt voorkomen dat steden met elkaar concurreren om kwalitatief hoogstaande topvoorzieningen. De campussen leveren een bijdrage aan een aantrekkelijk werkklimaat voor kennisintensieve ondernemingen en kenniswerkers en zijn essentieel voor de groei en profilering van de Brabantse economie. Door hun opzet bevorderen ze bovendien ontmoeting en kruisbestuiving. Campussen worden optimaal ontsloten. De belangrijkste campussen en prioritaire economische toplocaties zijn: de High Tech Campus, het Science Park TU/e en de Brainport Innovatie Campus (in ontwikkeling) in Eindhoven, de High Tech Automotive Campus in Helmond, het Pivot Park in Oss, de Green Chemistry Campus in Bergen op Zoom, Cosun Food Technology Centre in Roosendaal, Aviolanda in Woensdrecht, Gate2 in Gilze-Rijen, Nieuw Prinsenland (AFC) in Steenbergen.en Logistiek Park Moerdijk. Deze campussen en economische toplocaties werken nauw samen met economische clusters in buurregio's (zoals op gebied van *health* met Nijmegen, op gebied van *agro & food* met Wageningen en Venlo en op gebied van energie/biobased economy met Zeeland, Limburg en Vlaanderen). Ook voor deze werklocaties geldt overigens dat er een capacitaire weging van werklocaties in de RRO's plaatsvindt.

- *Stimuleren woningmarkt*

De weerslag van de financieel-economische crisis is, ook in Brabant, onmiskenbaar. Een belangrijke exponent hiervan is de terugvallende nieuwbouwproductie en daarmee een sterk afnemende groei van de woningvoorraad. Nieuwe initiatieven voor woningbouwprojecten lijken 'op te drogen', het investeringsvermogen van woningbouwcorporaties staat onder druk en de aansluiting van vraag en aanbod op de woningmarkt is vaak nog onvoldoende. Ook zorgen de huidige financieel-economische situatie en de (blijvende) onzekerheden over toekomstige woningmarktontwikkelingen voor de nodige terughoudendheid bij woonconsumenten. Er is voldoende (harde) plancapaciteit, toch wordt er veel te weinig gebouwd. Met alle economische en werkgelegenheidseffecten van dien. Van belang is met alle (bouw)partijen na te gaan, waarom een woningbouwproject niet van de grond komt en met elkaar scherp te krijgen aan welke 'knoppen' gedraaid kan/moet worden om de bouw vlot te trekken. Omdat de woningmarkt beweegt naar een nieuw evenwicht, waarbij de vraag zich de komende jaren meer zal richten op de huursector en op het minder dure koopsegment, zullen alle partijen moeten meebewegen. Voor de komende jaren wordt met betrokken partijen een proces gestart om vastgelopen woningbouwprojecten weer op gang te krijgen.

- *Robuust verkeers- en vervoersysteem*

De ambitie van top kennis- en innovatieregio stelt eisen aan de multimodale bereikbaarheid. Juist het realiseren van een robuust verkeers- en vervoersysteem voor personen- en goederenvervoer met goede (inter)nationale verbindingen voor meerdere modaliteiten (weg, spoor, water, lucht) draagt bij aan het vergroten van de agglomeratiekracht. Hiermee wordt het gebrek aan eigen massa gecompenseerd door een excellent netwerk met andere regio's. Dit robuuste verkeers- en vervoerssysteem wordt gerealiseerd door het in samenhang met elkaar uitwerken van de volgende vier onderdelen.

a. Samenhangend openbaar vervoersysteem

Het openbaar vervoersysteem bestaat uit spoor (internationale treinverbindingen, intercity's en sprinters), hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en knooppunten voor het faciliteren van de overstap tussen vervoerswijzen. De *backbone* van het openbaar vervoersysteem is het spoornetwerk. Voor het internationaal vestigingsklimaat in Brabant zijn goede internationale treinverbindingen essentieel. Daarbij gaat het vooral om goede internationale treinverbindingen naar Duitsland en België (HSL-verbinding Amsterdam – Parijs met aansluiting daarop in Breda, Eindhoven – Düsseldorf, Eindhoven – Aachen/Luik, Eindhoven - Brussel), een betere aansluiting op het Europese HSL-netwerk en een betere ontsluiting van Eindhoven Airport op het IC-net die past bij de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport tot tweede nationale luchthaven. De Minister van IenM heeft toegezegd om in de nieuwe concessie voor het personenvervoer op het Hoofdrailnet een inspanningsverplichting voor de vervoerder op te nemen om deze landsgrensoverschrijdende verbindingen op een hoger kwaliteitsniveau te brengen.
Op het nationale schaalniveau is de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van cruciaal belang. Hierdoor is 'spoorboekloos treinreizen' mogelijk op de spoorcorridors Amsterdam - Eindhoven en Den Haag - Eindhoven. Buiten de PHS-corridors ziet de regio nog enkele knelpunten op het spoornetwerk in Brabant. Het gaat met name om de ontbrekende spoorverbinding Breda-Utrecht, de spoorbrug bij Ravenstein en de Maaslijn. Brabant acht verdubbeling op beide laatste punten nodig en voor de Maaslijn bovendien electrificatie. Brabant wil tevens een aantal nieuwe stations realiseren als onderdeel van het OV-netwerk BrabantStad. Het gaat om de stations Eindhoven-

Airport, Berkel Enschot, Breda-oost, 's-Hertogenbosch-Maaspoort, 's-Hertogenbosch-Avenue2 en Berghem.
In aanvulling op het spoornetwerk werkt de provincie in samenwerking met de vijf grote steden aan de realisatie van een aantal HOV-verbindingen in de grote steden en van grote regionale kernen zonder spoorstation (zoals Oosterhout, Veghel, Uden en Waalwijk) naar de centra en spoorstations van de grote steden. Tevens werken regionale overheden aan het verbeteren van de ketenmobiliteit (door onder meer P&R- en fietsvoorzieningen op stations).
Het samenhangend OV-netwerk in Brabant is gekoppeld aan het ruimtelijk programma en de ontwikkeling van hoogstedelijke zones, waarbij ruimtelijk wordt verdicht rondom stations. In het verlengde hiervan worden afspraken gemaakt tussen provincie en de betrokken gemeenten over woon- en werklocaties. Door het aanbrengen van samenhang en regionale afstemming van ontwikkellocaties is voor alle betrokken partijen winst te halen. Investeringen worden beter benut en er ontstaat een beter renderend (regionaal) openbaar vervoer.

b. Samenhangend hoofdwegennet en onderliggend wegennet
Het samenhangende wegennet van (rijks)hoofdwegen en onderliggende provinciale en stedelijke hoofdverbindingen raakt in Brabant in de komende decennia steeds meer overbelast. Door de groei van de mobiliteit gaat de 'rek' langzaam uit het netwerk. Incidenten of calamiteiten kunnen niet meer worden opgevangen door verkeer over alternatieve routes te sturen.
Het Rijk realiseert momenteel de verbreding van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en van de A4 Dinteloord - Bergen op Zoom. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de A27 Lunetten - Hooipolder, A58 Galder - Sint Annabosch, A58 Tilburg – Eindhoven en N65 's-Hertogenbosch - Tilburg. Deze projecten worden in de periode tot ongeveer 2025 gerealiseerd. Op langere termijn is de capaciteit van een aantal andere wegen in Brabant onvoldoende om een vlotte doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen. Voor een volledig overzicht van lopende plannen en toekomstige opgaven wordt verwezen naar de matrix aan het eind van deze paragraaf.

c. Slimme en duurzame mobiliteit
Brabant/Brainport is sterk in innovatieve oplossingen voor mobiliteit. De regio is momenteel één van de koplopers in Nederland op het vlak van regionaal verkeersmanagement. Rijk, provincie, SRE en B5-steden hebben afspraken gemaakt over gezamenlijke data-inwinning, de uitvoering van regelscenario's en de inzet van de verkeerscentrale in Geldrop.
In de Brainport Regio Eindhoven, met het zwaartepunt op de Automotive Campus in Helmond, zijn diverse pilots van bedrijven en kennisinstellingen in uitvoering. Het gaat om proeven met innovatieve maatregelen (actuele multimodale reisinformatie, nieuwe coöperatieve systemen, navigatie- en parkeerverwijssystemen, rijtaakondersteuning, spitsmijden), waarmee het verkeers- en vervoersysteem optimaal wordt benut en waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verduurzamen van de mobiliteit. De regio is mede-initiatiefnemer van de Dutch Integrated Testsite Cooperative Mobility, een open samenwerkingsorganisatie. Doel is slimme mobiliteitsoplossingen te versnellen. Uniek in Europa is de permanente testomgeving, geconcentreerd op en rond de Automotive Campus. De snelweg A270 tussen Eindhoven en Helmond is daarvoor met speciale apparatuur uitgerust.
In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over de opname van een aantal van voornoemde projecten op het gebied van Intelligent Transport Systems in het landelijke programma Beter Benutten.

d. Multimodaal goederenvervoer
In paragraaf 3.3 (logistiek) is het belang al genoemd van multimodaal goederenvervoer of met andere woorden het stimuleren van meer vervoer via water, spoor en buis, gekoppeld aan de ontwikkeling van Brabantse havens, multimodale goederenterminals en multimodale bedrijventerreinen.
De omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, de reconstructie (fase 1) van het Wilhelminakanaal in Tilburg, de waterterminal AFC Prinsenland en de terminal van shortsea-binnenvaart en spoor in Moerdijk zijn gestart. De verouderde sluizen 4, 5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart zijn in 2012 vervangen door nieuwere grotere sluizen. Voor het vaarwegtraject Laarbeek – Eindhoven worden innovatieve vaarconcepten en mogelijkheden tot bundeling van goederenstromen onderzocht. Deze projecten dragen bij aan de ambitie om meer goederen over water te vervoeren. Rijk, provincie, gemeenten en regionaal bedrijfsleven hebben in het kader van het programma Beter Benutten afspraken gemaakt over het intensiveren van het gebruik van de Zuid-Willemsvaart.

Regionale acties

Verstedelijkingsafspraken tussen provincie en Brabantse regio's
De provincie maakt met de (vier) Brabantse regio's (kwantitatieve en kwalitatieve) afspraken over te bouwen woningen in deze regio's. Centrale rol hierbij speelt de regionale agenda voor wonen die jaarlijks in elk van de vier RRO-gebieden wordt opgesteld of geactualiseerd.
Deze regionale agenda is een belangrijke schakel in een continu proces om in (sub)regionaal verband ontwikkelingen op de woningmarkt te volgen. Naast de eerder genoemde trends en ontwikkelingen komen hierbij aan bod de resultaten van regionale woningmarktanalyses, die de provincie samen met de Brabantse regio's (jaarlijks) uitvoert. Zo bestaat steeds een actueel beeld van wat er speelt op de regionale woningmarkt, welke opgaven er liggen en welke strategieën moeten worden ingezet om tijdig en adequaat in te kunnen spelen op de dynamiek op de woningmarkt.
De provincie maakt daarnaast met de (vier) Brabantse regio's (kwantitatieve en kwalitatieve) afspraken over te ontwikkelen werklocaties in die regio's. Net zoals bij wonen gaat dit via een regionale agenda die jaarlijks wordt opgesteld en geactualiseerd. De komende jaren wordt extra aandacht besteed aan de thema's kantoren en herstructurering.

Digitale bereikbaarheid
Naast het verbeteren van de fysieke bereikbaarheid van Brabant is de digitale ontsluiting van Brabant via hoogwaardig breedband (glasvezel, kabel, 4G, VDSL2) van belang voor de verdere ontwikkeling van Brabant als top kennis- en innovatieregio. In de Digitale Agenda van Brabant worden de kansen en mogelijkheden die ICT biedt voor Brabantse huishoudens, ondernemingen en instellingen inzichtelijk gemaakt en worden deze vertaald in diverse acties.
De provincie Noord-Brabant stimuleert, via een Breedband Infrastructuur Fonds, de aanleg van hoogwaardige breedbandinfrastructuren op bedrijventerreinen, in dorpskernen en in het landelijk gebied. Deze digitale snelweg versterkt de economische basisinfrastructuur en de digitale connectiviteit van burgers en bedrijven in Brabant. Ze is daarmee een belangrijke voorwaarde om het landelijk gebied ook in de toekomst aantrekkelijk en leefbaar te houden, onder

meer als potentiële vestigingslocatie voor zowel kenniswerkers als bedrijven in de agrarische- en de vrijetijdssector. Daarnaast bieden breedbandnetwerken kansen voor opschaling van maatschappelijke diensten zoals zorg en onderwijs op afstand, agro & food-innovatie en *smart grids*. Met de Digitale Agenda gaat de provincie in samenwerking met haar partners (gemeenten, dienstaanbieders, netwerkbedrijven, het Rijk en andere provincies) de randvoorwaarden creëren om de opschaling van dit type diensten te laten plaatsvinden. Hiermee draagt de Digitale Agenda van Brabant bij aan de doelstellingen van zowel het economisch programma als diverse andere beleidsvelden (zoals zorgeconomie, transitie agro & food, transitie stad en platteland, vrijetijdseconomie en de strategie werklocaties).

Gedragsbeïnvloeding: van 'modal shift' naar 'mind shift'
Oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek worden traditioneel vooral gezocht in het verbeteren van het aanbod aan infrastructuur. De regionale partners in Brabant zetten bij de aanpak van de mobiliteitsopgave echter steeds meer in op een combinatie van gedragsbeïnvloedende maatregelen en fysieke maatregelen. Daarmee opereren ze in lijn met de Bereikbaarheidsagenda van het ministerie van IenM.
Het gaat daarbij om het beïnvloeden van keuzes die individuen vóór of tijdens de reis maken. Keuzes gericht op de activiteit, de bestemming, het moment van vertrek, de modaliteitskeuze of de routekeuze. Het beïnvloeden van dergelijke keuzes wordt op dit moment bijvoorbeeld al gedaan door middel van spitsmijdenprojecten, de marketing van openbaar vervoer, fietscampagnes, mobiliteitsmanagement en diverse verkeersveiligheidscampagnes. De regionale partners willen in de komende jaren meer gaan inzetten op het beïnvloeden van het gedrag van automobilisten. In essentie gaat het er om dat de traditionele trits van bouwen -> benutten -> beïnvloeden wordt veranderd naar beïnvloeden -> benutten -> bouwen.

Bevorderen van het gebruik van de fiets
De provincie stimuleert samen met andere overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en gebruikersorganisaties het gebruik van de fiets. 's-Hertogenbosch is door de landelijke Fietsersbond uitgeroepen tot Fietsstad 2011. Breda heeft de ambitie om in 2014 Fietstad te worden en Noord-Brabant wil in 2020 dé fietsprovincie van Nederland zijn.
Méér fietsen levert een bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid.
Om dit te bereiken is het programma 'Fiets in de Versnelling' opgesteld. Daarin staan drie actielijnen centraal: goede infrastructuur (verbindingen en stallingen), het verleiden van specifieke doelgroepen (forenzen en jeugd) om de fiets vaker te gebruiken en het verbeteren van de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen.
De toenemende populariteit van de elektrische fiets heeft tot gevolg dat voor het gros van de mensen de fiets een groter bereik heeft gekregen. Een afstand van 15 kilometer wordt voor een toenemend aantal forenzen een makkelijk te overbruggen fietsafstand. De forens wil daarbij zo snel mogelijk van A naar B. Tussen Etten-Leur en Breda is daarom al een snelfietsroute aangelegd. Met subsidie van het Rijk is gestart met de realisatie van drie nieuwe snelfietsroutes in Brabant: 's-Hertogenbosch - Oss, Eindhoven - Helmond en Eindhoven - Valkenswaard. De Stadsregio Arnhem Nijmegen, de provincies Noord-Brabant en Limburg en de betrokken gemeenten investeren in de de grensoverschrijdende snelfietsroute Cuijk – Nijmegen. Kansrijke nieuwe snelfietsroutes zijn mogelijk 's- Hertogenbosch - Waalwijk, 's-Hertogenbosch - Zaltbommel, 's- Hertogenbosch - Vught - Boxtel, 's-Hertogenbosch - Tilburg, Oss – Uden en Veghel – Uden.

Matrix 5 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave verstedelijking en mobiliteit

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	<u>Wegennet</u> -A2 Eindhoven – 's-Hertogenbosch -A4 Dinteloord - Bergen op Zoom -A27 Lunetten – Hooipolder <u>Spoor/OV</u> -Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waaronder fly-over en spoorbrug over Dieze in 's-Hertogenbosch, spoorboog Meteren, spoordoorsnijding Vught -Lange Termijn Spooragenda <u>Vaarwegen en terminals</u> -Omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch -Volkeraksluizen (quick-wins aanpassen schutsnelheid)	<u>Gebiedsontwikkeling Brainport Avenue:</u> -MIRT-onderzoek 2020-2040 incl. quick-wins en bereikbaarheid Eindhoven Airport <u>Wegennet</u> -A2 nieuwe aansluiting Eindhoven Airport -A58 Galder – Sint Annabosch (verkenning) -A58 Tilburg – Eindhoven (verkenning) -Brainport Oost: Ruit Eindhoven – Helmond (Noordoostcorridor) -MIRT-Verkenning N65 Vught-Haaren <u>Spoor/OV</u> -Maaslijn (quick wins en Beter Benutten) -Programma Spoorse doorsnijdingen (Spodo I en Spodo II) -NSP Breda -Verbouwing stationshal Eindhoven en Tilburg <u>Vaarwegen en terminals</u> -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg fase 1 (t/m sluis III) -Diverse maatregelen Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal in kader van Beter benutten (Berzob fase 2) -Uitbreiding containerterminal haven Oss -Oostelijke insteekhaven Waalwijk -Vossenberg West 2 -Herstructurering Theodorushaven <u>Overig</u> -Snelfietsroutes 's-Hertogenbosch – Oss, Eindhoven – Valkenswaard en Eindhoven – Helmond	<u>Gebiedsontwikkeling</u> -Hoogstedelijke zones (zoals Strijp S, Universiteit-Spoorzone-Piushaven, Middenbrabant-poort, Laar, Stappegoor. Kempenbaan/care) -Diverse campussen / werklocaties -Oostelijk Langstraat (A59) -Spoorzone Eindhoven (verbouw station, verbreden stationspassage) -Spoorzone Breda (integrale ontwikkeling van spoorzone tot stedelijk knooppunt, inclusief bouw nieuw station en OV-terminal) -Spoorzone Tilburg (integrale ontwikkeling van spoorzone in relatie tot UvT en Piushaven, ontwikkeling kenniscampus, congres- en hotelvoorzieningen, horecavoorzieningen, verbouw station, verbreden stationspassage, nieuw busstation) -Spoorzone 's-Hertogenbosch (afronden ontwikkeling Paleiskwartier, aanleg Ponte Palazzo) -Spoorzone Helmond (nieuw station, nieuwe spoortunnel, reconstructie stationsplein) -Spoorzone Deurne -Gebiedsopgave N65 (provinciale Structuurvisie) <u>Wegennet</u> -Grenscorridor N69 (planstudie) -N261 Waalwijk – Tilburg (realisatie) -N279 Veghel – 's-Hertogenbosch (planstudie) -N282 Tilburg – Rijen (realisatie) -N329 Weg van de Toekomst bij Oss (realisatie) -N629 Dongen – A27/Oosterhout (realisatie) <u>Spoor/OV</u> -Nachtnet Brabant (lopende proef tot eind 2015) -OV-netwerk BrabantStad (diverse HOV-assen en regionale knooppunten) <u>Vaarwegen en terminals</u> -Realisatie 1^e deel fase 1½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg -Diverse maatregelen Zuid-Willemsvaart in kader van Beter benutten -Supply Chain Campus Breda -Logistiek Park Moerdijk -Rail Service Centre Moerdijk -Railterminal Loven -Waterterminal AFC <u>Overig</u> -Digitale Agenda Brabant -Fiets in de Versnelling -Mobiliteitsmanagement bij bedrijven op economische toplocaties

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
			-Innovatielab A270/ DITCM (A67 en A58) -Innovatielab Slowlane
Nieuw / ideeënfase	Wegennet A2 Deil - 's-Hertogenbosch[16] A67 Veldhoven – Eindhoven - Venlo[17] ; *(wens regio)*	Spoor/OV -Maaslijn uitvoering 1e tranche -Internationale treinen naar België en Duitsland; *wens regio* -Capaciteit spoorverbinding Breda – Tilburg *(wens regio)* -Capaciteit spoorverbinding 's-Hertogenbosch – Nijmegen *(wens regio)* -IJzeren Rijn *(wens regio)* Overig -MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland (Beslispunt BO-MIRT november 2013) -Nationaal Kernnet Logistiek in relatie tot Logistieke Agenda Brabant -Programma Beter Benutten 2 (2014-2017) - TEN-t onderzoek corridor Northsea - Mediterranean Wegennet A2 Eindhoven – Weert A27 Hooipolder – Sint Annabosch A50 Eindhoven - Oss A58 Bergen op Zoom – Breda - Tilburg A59 Empel – Zonzeel A59/A50 's-Hertogenbosch – Nijmegen) *(alles wens regio)*	Gebiedsontwikkeling -Leisure-boulevard -Spoorzone Oisterwijk/KVL-terrein -Eventuele (nieuwe) campussen / werklocaties (bijv. Avenue2) Wegennet -N270 Helmond – Venray (uitwerkingsactie MIRT-onderzoek Venlo) Spoor/OV -OV-netwerk BrabantStad (diverse HOV-assen en regionale knooppunten) -Nieuw station 's-Hertogenbosch Maaspoort -Nieuw station 's-Hertogenbosch Avenue2 -Nieuw station Breda-Oost -Nieuw station Berkel Enschot -Nieuw station Berghem Goederenspoor Boxtel – Veghel (studie) Bereikbaarheid Antwerpen – Neerpelt - Hamont-Achel - Cranendonck – Weert -Onderzoek spoorverbinding Breda - Utrecht Vaarwegen en terminals -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 2e deel fase 1½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV -Strategie inlandhubs -Inlandterminal Breda -Onderzoek ROC BZOB (Cranendonck) en Varenschut (Helmond) -Binnenhaven Bavaria -Binnenhaven Ekkersrijt -Toegankelijkheid haven Veghel -Railterminal Borchwerf 2 te Roosendaal -Waterterminal afvallogistiek Roosendaal -Railterminal Weststad Oosterhout -Buitencontainerterminal Bergen op Zoom -Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck (inclusief verbetering ontsluiting per spoor en water) -Goederenspoor Oosterhout-Lage Zwaluwe

[16] NMCA RC 2020
[17] MIRT-onderzoek A67 en mobiliteitsanalyse Beter Benutten

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
			<u>Overig</u> -Kennisas A2 (Schiphol-Eindhoven IC en s'-Hertogenbosch Avenue 2) -Stimuleren watergerelateerde bedrijvigheid langs W'kanaal (Vossenberg, Loven, her-structurering Kanaalzone Tilburg) -Leisureboulevard/bereikbaarheid attractieparken -Energyvalley Midden-Brabant

Hierna invoegen:
kaart en legenda Mozaiek II rood/grijs

4.2 ■ Energie

4.2.1 Opgaven en ontwikkelingen

Het is noodzakelijk dat onze samenleving duurzamer wordt ingericht. Dit komt door zowel de wereldwijde ontwikkeling van de alsmaar toenemende energieconsumptie en milieudruk als de gevolgen daarvan voor het klimaat. Dat betekent: zorgvuldig gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen.

Innovatie en energie
De provincie neemt haar verantwoordelijkheid en wil dat Brabant in de toekomst verzekerd is van een betaalbare, betrouwbare en schone energievoorziening. In de Energieagenda kiest de provincie voor energie als economische kans. De provincie zet in op de kracht van Brabant: duurzame technologische innovatie, kennis en samenwerking. Hiermee wordt duurzame energie één van de pijlers van de Brabantse economie.

Duurzame energie
De energie van de toekomst komt steeds vaker uit zon, wind en biomassa en wordt lokaal/regionaal opgewekt. De provincie wil deze ontwikkeling zoveel mogelijk steunen. Ze neemt daarbij zoveel mogelijk belemmeringen en knelpunten weg om ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming en besparing mogelijk te maken. De provincie wil daarmee bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen (16% duurzame energie in 2020, 2% energiebesparing per jaar en 30% reductie van CO_2 ten opzichte van 1990).

Specifiek vanuit de aanwezige en potentiële kennis en industrie in Brabant, biedt dit kansen op het gebied van:
- zonne-energie;
- groene grondstoffen (biobased economy); en
- elektrisch rijden/slimme netwerken.

4.2.2 Acties

<u>Regionale acties</u>

Solar
Het ontwikkelen, verbeteren en produceren van machines die zonnecellen kunnen produceren is één van de krachten van Brabant. De provincie zoekt hiervoor nadrukkelijk naar een verbond tussen onderzoeksorganisaties en bedrijven. Dit doen we met Solliance, een samenwerkingsverband van ECN, TNO Industrie & Techniek, TU/e, het Holstinstituut en IMEC.
Deze aanpak past bij de huidige kracht van apparatenbouw in de hightech- en maakindustrie in Zuidoost-Brabant, geeft een forse impuls aan de ontwikkelingsketen 'kennis – kunde – kassa' en spoort volledig met het provinciale beleid. Op het Duurzaam Industriepark Cranendonck is ruimte (circa 80 hectare) om op grote schaal zonneënergie toe te passen en te testen en om restwarmte uit het industriële proces te benutten. Hierbij wordt de aansluiting gezocht met bestaand onderzoek en de ontwikkeling van zonne-energie systemen op het Science Park TU/e en de HTCE (KIC).
Ook in het landelijk gebied is de opwekking van duurzame energie een prominent thema.
Er loopt een initiatief om grootschalige projecten met (innovatieve technieken voor) zonne-energie op daken van agrarische bedrijven te realiseren (Agro Solar Realisatie). Door middel van dit voorbeeldproject in de regio Eindhoven wordt ervaring opgedaan. Het is de bedoeling deze eerste stap vervolgens grootschalig op te schalen naar andere bedrijven en andere technieken voor energiebesparing en duurzame opwekking.
In het provinciale beleid is vastgelegd dat de provincie investeert in:
- kennisinfrastructuur;
- clusters en campusontwikkelingen;
- kennisvalorisatie.

Bio
Biobased Economy gaat om het duurzaam en rendabel (her)gebruik van groene reststromen. De opgaven op dit gebied zijn beschreven in paragraaf 3.2. Naast de activiteiten op dit gebied in West-Brabant zijn er ook in andere regio's initiatieven als het BioBased Economy-park in Cuijk en het Ecopark Spinder in Tilburg. Op Spinder wordt gewerkt aan het clusteren van grootschalige duurzame energieproductie. Hierbij wordt zowel windenergie, bio-energie en zonne-energie geproduceerd. Realisatie vindt plaats op basis van een *green deal* tussen Attero, Waterschap de Dommel, Middenbrabantse Ontwikkelingsmaatschappij voor Energie en Duurzaamheid en de gemeente. In de noordelijke rand van Tilburg worden mogelijk meerdere energieparken gerealiseerd.

Wind
De provincies hebben afspraken gemaakt over de onderlinge verdeling van de prestatienorm windenergie om in 2020 een vermogen van 6.000 Megawatt (MW) windenergie op land te plaatsen. Een aanzienlijk deel komt tot stand in grootschalige windenergieprojecten in 'zoekgebieden' die provincies hebben aangewezen.
Het overige deel komt tot stand in kleinere projecten. Dit is meestal maatwerk: projecten zijn te realiseren als ze voldoen aan de ruimtelijke voorwaarden van provincies en gemeenten. Nauw omschreven gebieden worden nog niet gedefinieerd. In Brabant wordt 420 Megawatt windenergie gerealiseerd.

Gebouwde omgeving
Van het energieverbruik in de provincie Noord-Brabant gaat 37 procent naar de 1 miljoen woningen. Het ECN heeft berekend dat 150.000 woningen tot 2020 geheel energieneutraal moeten worden gemaakt om de klimaatdoelstellingen in Brabant te realiseren. Door op grote schaal maatregelen te treffen kan het Brabantse woningbestand in 2040 volledig energieneutraal zijn. Energiebesparing heeft voor de burger belangrijke voordelen: een lagere energierekening en meer wooncomfort. Daarnaast geeft de uitrol van energiebesparende maatregelen een impuls aan de werkgelegenheid in de bouwsector. De rol van de provincie om dit potentieel te realiseren ligt vooral bij het faciliteren van het werk door gemeenten en corporaties en het realiseren van experimenteerruimte.

Geothermie
Uit het Brabant-brede project geothermie (diepe aardwarmte) is gebleken dat met name Tilburg en Helmond gebieden zijn waar warmte uit de diepere aardlagen gewonnen kan worden. Naar de realisatiemogelijkheden wordt op dit moment onderzoek gedaan. Tilburg en Hel-

mond zijn interessant vanwege de koppeling van deze aardwarmte aan het lokale warmtenet.

Matrix 6 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgaven Energie

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten		-Plaatsing van 420 Megawatt aan windenergie in Brabant	
Nieuw / ideeënfase		-Energieakkoord Rijk-IPO-VNG	-Uitbouw Green Chemistry Campus Bergen op Zoom -Klimaatbestendige stad -Investering in clusterontwikkeling en campussen op het gebied van solar. -Energiebesparende maatregelen in de gebouwde omgeving -Energielandschap: ecoparken Spinder Tilburg en Waalwijk Ontwikkeling Duurzaam Industriepark Cranendonck als trekker op het gebied van energie en materialen transitie

4.3 ■ Water verbindt en versterkt

4.3.1 Opgaven en ontwikkelingen

Het Brabantse landschap is voor een groot deel ontstaan onder invloed van het natuurlijke watersysteem, met zijn grondwaterstanden, beekdalen, rivieren, gegraven slootpatronen en natuurlijke overstromingsvlakten. De aanpak van het watersysteemherstel richt zich echter niet alleen op de afstemming met de aanpak van het Brabantse landschap en de natuur. Juist de interactie met andere thema's en belangen, zoals verstedelijking, landbouw, economie, toerisme/recreatie, energie, volksgezondheid en zorg, biedt een integrale meerwaarde.
De noodzaak voor klimaatadaptatie biedt hierin een extra opgave voor zowel het landelijke als het stedelijke gebied. Ruimte voor water, waterberging, droogtebestrijding en waterkwaliteitsverbetering zijn voor natuur en landschap relevant, maar ook van groot belang voor de leefbaarheid en economische ontwikkelingskansen van Brabant. Daartoe lopen thans al vele processen en ontwikkelingen om de waterveiligheid langs de Maas en de Merwedes te behouden, een nieuw gezond watersysteem in het Zuidwestelijke Deltagebied te bereiken, het watersysteem van de Brabantse zandgronden te herstellen en om het stedelijke watersysteem te verbeteren.

(Inter)nationale context

Noord-Brabant maakt deel uit van de laag gelegen delta van West-Europa. Al eeuwen werken partijen hier samen aan een veilige inrichting van het watersysteem, als basis om te wonen, werken en leven. In de tweede helft van de 20e eeuw is de natuurlijke ruimte voor water drastisch ingeperkt als gevolg van de intensivering van het grondgebruik. Het resultaat is onder andere een technisch perfect gedimensioneerd waterbeheersysteem, met rivieren, dijken, sluizen, kanalen, gemalen, stuwen en waterlopen. Dit heeft bijgedragen aan ontwikkelingsmogelijkheden voor de boeren, (inter)nationale transportmogelijkheden over water en land, aan de verstedelijkingsopgaven (wonen, werken) en aan de nationale welvaart.
De laatste decennia hebben echter geleerd dat die gezamenlijke aanpak ten koste is gegaan van de gebiedseigen landschapswaarden, biodiversiteit, water- en waterbodemkwaliteit en de volksgezondheid. Daarbij is ook duidelijk geworden dat het klimaat niet zo stabiel is als verwacht en dat het gemaakte waterbeheersysteem onvoldoende is ingesteld op pieken en dalen in neerslag- en waterafvoerhoeveelheden. Naast eerdergenoemde gevolgen is daardoor tevens sprake van verminderde waterveiligheid, pieken in wateroverlast, perioden met watertekort voor natuur, landbouw en scheepvaart en maatschappelijk-economische schade.
De wateropgaven in Brabant volgen direct uit deze ontwikkelingen. Dit watersysteemherstel vraagt enerzijds weer om meer ruimte en anderzijds om nieuwe en slimme toepassingen in techniek, integraal ruimtelijk ontwerp en samenwerkingsvormen. De economische en sociaal-maatschappelijke impact van klimaatverandering en de droogteproblematiek is pas vrij recent in beeld. Zo veroorzaken watertekorten in droge tijden gemiddeld voor de landbouwsector in Nederland 5 tot 35% lagere opbrengsten. Het laaghangend fruit voor het oplossen hiervan, in de vorm van waterconserverende maatregelen binnen natuurgebieden en een groot aantal agrarische stuwtjes, is inmiddels wel geplukt. Voor meer structurele maatregelen is méér nodig: meer robuustheid, meer ruimte, meer innovatieve oplossingen en meer afstemming en samenwerking.
De aanzet naar samenwerking op alle niveaus, van strategisch tot operationeel, is dan ook al een tijd geleden ingezet. Hierbij zijn nieuwe sturingskaders ontstaan als de lagenbenadering en de duurzaamheidsdriehoek. Versterkt door de recente bezuinigingsdruk wordt voor de realisatie hiervan nu ook actief gezocht naar verdergaande samenwerking en innovatieve realisatiestrategieën zoals nieuwe verdienmodellen.

Wateropgaven in Noord-Brabant

De Brabantse wateropgaven richten zich op waterveiligheid, zoetwatervoorziening en herstel van watersystemen (zoals beek- en kreekherstel, waterberging, waterkwaliteitsverbetering). Deze opgaven bieden voorts kansen als onderdeel van de strategie voor behoud en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, biodiversiteit en economie. De wateropgaven hebben tevens een relatie met de Brabantse kanalen. Die hebben naast een vaarwegfunctie ook een functie voor waterberging en de zoetwatervoorziening.
In navolging van de (inter)nationale belangen en doelen in onder meer Brainport, Maintenance Valley en langs het rivieren- en Deltagebied focussen de Brabantse wateropgaven zich op drie deelgebieden:

- de Zuidwestelijke Delta;
- het Maas- en Merwedegebied; en
- de hoge zandgronden.

Een slimme afstemming van de landelijke en regionale opgaven op het gebied van infrastructuur, economie en ruimte met de waterbelangen levert een integrale meerwaarde op. Een mooi voorbeeld hiervan is de aanpak binnen Brainport, waar groenblauwe opgaven één van de pijlers vormen om te komen tot de doelstellingen rondom een beter vestigingsklimaat (zie de opgave Brainport-Oost in paragraaf 3.1). De waterschappen willen bij de aanpak van nationale en regionale opgaven maximaal inzetten op de afstemming met wateropgaven. Hiermee wordt een impuls gegeven aan de integrale strategie gericht op duurzaamheid, economische waardevermeerdering en gebiedsspecifieke ruimtelijke kwaliteit. Samenwerking tussen Rijks- en regiopartners is hiervoor noodzakelijk.

Deltaprogramma

In het Deltaprogramma werken Rijk en regio's samen om Nederland te beschermen tegen hoogwater en om te zorgen voor voldoende zoet water van een goede kwaliteit. Het is daarmee één van de pijlers voor een goed vestigingsklimaat. In Deelprogramma's zoeken Rijk en regio's naar slimme combinaties hiervoor.
In 2014 adviseert de Deltacommissaris het kabinet over de daartoe noodzakelijke Deltabeslissingen. De Deltabeslissingen werken door in op de Gebiedsagenda. Zij zijn bijvoorbeeld ook input voor beleid van Rijk of regio, wetgeving of een startbeslissing voor een verkenning. Dat wil niet zeggen dat alle afspraken over betrokkenheid van het Rijk tot die tijd moeten wachten. MIRT-afspraken over integrale ontwikkelingen, zoals in Brainport, kunnen tussentijds wel gemaakt worden.

Klimaatbestendige steden (KBS)

Het Rijk heeft klimaatbestendige steden als nationaal belang genoemd. Het Deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering omvat advisering om steden klimaatbestendiger te maken. De verwachte toename van zowel extreem natte als extreem droge periodes zal leiden tot vergroting van hittestress, meer wateroverlast en meer watertekorten in stedelijk gebied. Dit leidt niet alleen tot aanzienlijke schade aan onder meer bebouwing en stedelijke infrastructuur, maar ook tot verslechtering van arbeidsproductiviteit en gezondheid. Dit betekent dat de leefomgevingkwaliteit van stedelijk gebied door klimaatverandering onder druk kan komen te staan. Stedelijke verdichting vergroot deze opga-

ve, tenzij de ruimtelijke inrichting wordt aangepast, bijvoorbeeld door voldoende groenblauwe ruimte in stedelijk gebied te creëren, water vast te houden of aan te voeren voor droge periodes en water tijdig af te voeren in natte periodes. Daarom is het van belang om bij (her)inrichting steeds de meest klimaatbestendige oplossing te zoeken, bijvoorbeeld met begroeide daken of de aanleg van parken. Voor KBS wordt het onderstaande stappenplan gebruikt;

1. Inschatting kwetsbaarheid (klimaat stresstest).
2. Waardering risico's en ontwikkelen strategieën.
3. Uitvoering in sectorale plannen

Het Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering ontwikkelt een instrumentarium om wateroverlast, droogte en hittestress in met name stedelijk gebied te kwantificeren en zo nodig te verminderen. Rijk en Regio stellen in 2014 gezamenlijk met relevante partijen de ambities vast voor klimaatbestendig handelen.
Dit advies biedt voor de Gebiedsagenda Brabant perspectieven om voor de Brabantse steden in het algemeen en binnen de ontwikkelingen van Brainport (als innovatie- en kennisontwikkelcentrum) en Maintenance Valley uitgewerkt te worden. Kennisontwikkeltrajecten op het werkveld van stedelijk waterbeheer, zuivering en duurzame energiewinning, waaronder Kallisto-regio Eindhoven en de Energiefabriek, bieden daarbij beter zicht op kansen en mogelijkheden.Acties

Bovenregionale acties

Zuidwestelijke Delta
Dit gebied omvat delen van de provincies Zeeland, Zuid-Holland en Noord-Brabant. De Rijksbelangen hebben hier onder meer betrekking op waterveiligheid en waterkwaliteit, de realisatie van de herijkte EHS en Natura 2000, de uitvoering van afspraken in het kader van de MIRT-VAR en vaarwegbelangen. Dit sluit aan op de regionale Brabantse waterbelangen, gericht op een veilige, gezonde en veerkrachtige Brabantse Delta (Hollandsch Diep en Volkerak-Zoommeer), in samenhang met een duurzame zoetwatervoorziening voor West-Brabant. In de Rijksstructuurvisie Grevelingen-Volkerak wordt de koers voor dit gebied uitgewerkt en in 2014 vastgesteld, inclusief compensatie- en mitigatiemaatregelen.
De nationale en regionale belangen zijn hiermee via het watersysteem onlosmakelijk verbonden. Zo heeft de inzet als waterberging van het Volkerak direct consequenties voor de riviertjes Mark en Vliet, die het grootste deel van de afwatering van het West-Brabantse zandlandschap en de polders verzorgen. De rijksmaatregelen op het Volkerak gericht op verbrakking worden door herstel van de Roode Vaart als zoetwateraanvoersysteem voor de West-Brabantse polders zo veel mogelijk gemitigeerd. De realisatie van de West-Brabantse krekenvisie, dat getrokken wordt door waterschap Brabantse Delta, richt zich op waterconservering van zoet tot lichtbrak water en een robuuste natuurlijke inpassing die bijdraagt aan de doelen van de Zuidwestelijke Delta. Beide projecten zijn mede ingebed in het regionaal gebiedsontwikkelingsproject Waterpoort, waarvan de provincie Noord-Brabant de trekker is. Het project herstel Binnenschelde-Markiezaatsmeer (provincie, waterschap en gemeente Bergen op Zoom), gericht op adaptief Deltamanagement, is al opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Zuidwestelijke Delta.
Het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma (nhwbp) richt zich op het verbeteren van de primaire keringen. Hierover zijn afspraken tussen Rijk en Regio gemaakt. Eén van de bijzondere ontwikkelingen hierin is een integrale verkenning Waterfront Geertruidenberg, als onderdeel van dijkring 34a. Waterschap Brabantse Delta neemt hiervoor het initiatief, gericht op toepassing van de meerlaagsveiligheidsstrategie die in het Deelprogramma Waterveiligheid wordt uitgezet. Dit punt zal in de toekomst op de agenda van Rijk-Regio worden gezet.

Maaszone (Maas en Merwedes)
Onze bescherming tegen overstromingen vanuit rivieren vraagt om een actualisatie. We meten en weten dat klimaatontwikkeling leidt tot extremere rivierafvoeren en zeespiegelstijging. Het huidige beschermingsniveau is bepaald in de zestiger jaren, terwijl sindsdien sprake is van omvangrijke bevolkingsgroei en groei van economische waarde in het achterland. Daarom zijn we op dit moment onderverzekerd. Daarbij vraagt een veilige toekomst voor onze gehele Nederlandse delta mogelijk om een andere waterverdeling over onze grote rivieren. Dit alles heeft gevolgen voor het gehele Nederlandse rivierengebied en dus ook voor het Brabantse Maasgebied.
De Maaszone als Brabantse noordelijke grens kent een overlap met de provincies Gelderland en Limburg. Waterveiligheid, riviersysteemherstel (KRW), behoud en verbetering van het vaarwegbeheer en de realisatie van de herijkte EHS en Natura 2000 zijn nationale belangen.
Om Nederland ook voor volgende generaties voldoende te beschermen tegen overstroming vanuit de rivieren is het Deltaprogramma Rivieren van start gegaan, als onderdeel van het totale Deltaprogramma. Hierbij geldt: dat wat nodig is voor een toekomstbestendige hoogwaterbescherming is de aanleiding, de aanpak ervan is waar mogelijk integraal. Binnen de hoogwaterbescherming wordt daarbij het concept van de Meerlaagsveiligheid benadering toegepast: laag 1 Preventie (dijken, ruimte voor de rivier), laag 2 Gevolgbeperking (o.a. ruimtelijke ordening afstemmen op overstromingsrisico's), laag 3 Rampenbestrijding (optimalisering).
Het Deltaprogramma Rivieren heeft de opgave voor het hele Nederlandse rivierengebied uitgewerkt en mogelijke strategieën voor de oplossing ervan, in beeld gebracht. Tussen september 2012 en maart 2014 werken de regionale overheden op basis hiervan aan een voorkeurstrategie. De provincies trekken de regioprocessen en zorgen voor de afstemming over de provinciegrenzen heen. Binnen het regioproces in Noord-Brabant gaat het om het Maasdal van de grens met Limburg tot Raamsdonksveer en de Merwedes aan de noordzijde van het Land van Heusden en Altena. Deze trajecten vallen onder het gebiedsprogramma Maas. Het gebied westelijk vanaf Geertruidenberg valt onder het gebiedsprogramma Zuidwestelijke Delta.
Op te leveren produkten van het regioproces zijn: een maatregelenpakket per riviertak, waaronder de 1e, 2e en 3e laagsmaatregelen, een lijst met mogelijke meekoppelprojecten en ten slotte een visie op de ruimtelijke inrichting ter ondersteuning van het maatregelenpakket. Deze producten moeten gezamenlijk het "regionaal bod" vormen. Dit bod laat zien hoe we als regionale partners de toekomstige bescherming tegen overstromen gaan regelen en tegelijkertijd het Maasgebied ruimtelijk gaan ontwikkelen. Ook zal een concrete doorstart van onderdelen van de voorkeurstrategie na 2015 in een uitvoeringsprogramma worden vastgelegd en worden geagendeerd via onder meer de MIRT Gebiedsagenda's.
De ruimtelijke ambities rondom de steden, nieuwe economische impulsen (zoals de agro&food-focus van Noordoost-Brabant), de groeiende vrijetijdseconomie, infrastructurele opgaven, de belangen voor behoud van de bevaarbaarheid van de rivier en de Europese focus op herstel van de biodiversiteit creëren daarbij kansen voor meekoppeling van het belang van de regionale waterveiligheidsopgave. Er zijn al diverse visie- en uitvoeringstrajecten die hierop inspelen, zoals de Hoogwaterbescherming 's-

Hertogenbosch (HOWABO), de dijkversterkingsprojecten en ruimte-voor-riviertrajecten. Hieronder valt onder meer de Visie Waterfront Ravenstein, waarin de diverse opgaven en knelpunten in het gebied tussen de rivier, het vestingstadje, de spoorverbinding en de snelweg A50 tot een samenhangende visie en planvorming leiden.
Voorts vraagt de economische gewenste ontwikkeling in Werkendam om extra kadefaciliteiten voor het maritieme cluster. Eén van de 'watervoorwaarden' daarvoor is voldoende bergingscapaciteit (Beleidslijn grote rivieren).

Hoge zandgronden
Zonder afbreuk te doen aan het belang van opgaven als waterberging en beekherstel wordt geconstateerd dat de droogteproblematiek (inclusief zoetwatervoorziening) en de waterkwaliteit de grootste toekomstige wateropgaven worden voor de hoge zandgronden. Zowel natuur, recreatie als landbouw en vele industriële productie- en consumptiebedrijven zijn afhankelijk van de aanwezigheid van voldoende en schoon water. In de huidige situatie is in het merendeel van het gebied geen aanvoer vanuit het hoofdwatersysteem mogelijk. In deze gebieden zakken de grondwaterstanden nu al diep weg. De afvoer van beken neemt af en in de vrij afwaterende gebieden valt een deel van de midden- en bovenlopen droog. Het gebied kampt nu al met verdroging van de natuur en vochttekorten in de landbouw, waardoor de potentie van de landbouw- en natuurgebieden niet volledig kan worden benut. Bij sterke klimaatverandering nemen deze knelpunten in sterke mate toe.
Om hierin te voorzien werken partijen in Zuid-Nederland samen aan het project Deltaplan Hoge Zandgronden, als onderdeel van het Deelprogramma Zoetwater. Dit gezamenlijke plan moet leiden tot een klimaatbestendig regionaal watersysteem in relatie tot de ruimtelijke inrichting in Noord-Brabant en Limburg. Voor dit gebied zal ingezet moeten worden op het vergroten van de regionale zelfvoorzienendheid en zal bekeken moeten worden wanneer de stap naar herontwerp van het regionale watersysteem wenselijk is, waarbij naast afvoer, de voorraadvorming in grond- en oppervlaktewater en zuinig omgaan met water ontwerpcriteria worden.
In 2014 monden alle activiteiten van het Deltaplan Hoge Zandgronden uit in een visie op een klimaatbestendig watersysteem in 2050 en een routebeschrijving om daar te komen, inclusief een investeringsprogramma. In juni 2012 is hiertoe het *Manifest Water op de Hoogte* ondertekend. Het Manifest roept alle betrokkenen op om hier gezamenlijk aan te werken.
Rijksbelangen focussen op het vestigingsklimaat van het Brainport- en Maintenance Valley-gebied, het vaarwegennet van kanalen en op de realisatie van de herijkte EHS en Natura 2000. De wateropgaven vormen hier een kwalitatieve impuls. Bij Brainport is deze integratiekans al onderkend door water als één van de samenhangende pijlers op te nemen als groenblauwe opgave in Brainport-Oost (incl. realisatie van de Rijks EHS), waaronder het Rijk van Dommel en Aa.
Bij de ontwikkeling van Maintenance Valley moet de afstemming met wateropgaven en overige waterkansen (kennis, innovatie en realisatie met betrekking tot het stedelijk water, afvalwater, productiewater) en klimaatbestendigheid nog nader worden verkend. In de Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 is hierop al een voorschot genomen. In 2013 pakken de regionale partners deze nadere uitwerking op via een 'bekenvisie', analoog aan de al opgestelde krekenvisie voor de Zuidwestelijke Delta in West-Brabant. Eén van de daaraan gerelateerde meer specifieke opgave is de reeds door het Rijk ondersteunde ontwikkeling van Treeport Zundert naar een innovatieve hotspot voor de boomteelt gericht op export. Dit vergt investeringen in het watersysteem en de infrastructuur.

Regionale acties
Vergelijkbaar met ontwikkelingen rond nationale en provinciale opgaven staat door bezuinigingen ook de realisatie van de Brabantse regionale wateropgaven onder druk. Projecten en opgaven worden opnieuw geprioriteerd en planningen getemporiseerd.
De Brabantse overlegstructuren, waaronder de vier regio's (strategisch), de Streekplatforms (uitvoeringsgericht) en de gebiedsopgaven als Brainport en Waterpoort, bieden hierin perspectieven om via afspraken en innovaties rondom realisatiestrategieën en samenwerkingsvormen te blijven werken aan economisch herstel, leefbaarheid en de blauwe en groene opgaven. De waterschappen vullen op die manier zo veel mogelijk samen met gebiedspartners hun rol in als regionale waterpartner.
Een groot deel van de Brabantse wateropgaven komt mede voort uit Europese verplichtingen, waaronder de Kaderrichtlijn Water en het watersysteemherstel ten behoeve van de Natura 2000-doelen. In Brabant zijn daarmee sterke overlappen tussen de wateropgaven en de realisatie van de EHS, een taak die de provincie recent van het Rijk heeft overgenomen. Ook de Brabantse natuur- en landschapsambities, zoals recent vastgelegd in de nota 'Brabant: Uitnodigend Groen' en in het bijzonder voor de Landschappen van Allure, bieden prioriteringskaders en integrale meekoppelkansen (en niet alleen voor water). Brabant kiest er voor om toch de gehele EHS te realiseren, zij het in een aangepast tempo. Over nut en kansen voor de afstemming over de aanpak en planning van een groot deel van de hieraan gerelateerde Brabantse wateropgaven, zoals de GGOR, beek- en kreekherstel en de ecologische verbindingszones, zullen de Brabantse partners goede afspraken moeten maken over onder andere prioritering, realisatiestrategieën (zoals de inzet van boeren als natuurbeheerders) en de financiering (waaronder de inzet van eigen middelen, subsidies en verdienconcepten).
Behalve de interactie tussen water met natuur en landschap biedt het Brabantse speelveld een goede basis om meerdere thema's en opgaven te verbinden. Water heeft een sterk verbindende kracht. De regionale gebiedsopgaven, zoals onder meer genoemd in de Brabantse Structuurvisie Ruimte, vormen hiervoor een belangrijk kader:

1. Over de interactie van de groenblauwe pijler in de doelen en samenwerking rondom Brainport is al het nodige aangegeven. Voor de korte termijn (2013-2015) ligt hier de nadruk op realisatie van de wateropgaven in de Versnellingsopgaven Brainport-Oost, waar een impuls van de provincie van €10 miljoen leidt tot een versnelling en kwaliteitsverbetering van opgaven en projecten met een volume van bijna €70 miljoen. De groenblauwe meerwaarde in de aanpak van Brainport Avenue wordt betrokken bij het betreffende uit te voeren MIRT-onderzoek. In paragraaf 3.1 is de verdere aanpak van het onderzoek, incl. water, uitgewerkt;
2. Ook voor de opgaven van *Maintenance Valley* is al eerder aangegeven dat water hier samen met landschap en natuur één van de pijlers biedt voor de economische doelen en de gebiedskwaliteiten. De wateropgaven en -kansen in Maintenance Valley hangen mede samen met enerzijds de opgaven uit de Zuidwestelijke Delta (en Waterpoort) en anderzijds het Deltaplan Hoge Zandgronden. De mogelijkheden en aanpak worden nu verder uitgewerkt.
   Voor het overgangsgebied tussen hoge zandgronden en de West-Brabantse polders wordt al invulling gegeven aan de landschappelijke geledingszones in de West-Brabantse stedenrij. Dit is een invulling van de Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 en draagt bij aan

de ambities van Maintenance Valley, het vestigingsklimaat in het algemeen, maar ook aan de generieke wateropgaven;

3. Aan de gebiedsopgaven van de drie *Landschappen van Allure* (Brabantse Wal, Het Groene Woud en Maashorst) wordt thans op verschillende wijzen gewerkt. De aanpak voor een echte 'allure' is echter nog niet goed in beeld. Waterthema's als waterkwaliteit, waterconservering, waterberging en beekherstel bieden goede kaders om functieverbindingen te realiseren en aan de beoogde allure verder invulling te geven. De verdere afstemming hierover moet nog plaatsvinden;
4. Het provinciaal gebiedsproces *Waterpoort* in Noordwest-Brabant sluit aan op de landelijke opgaven rondom de Zuidwestelijke Delta en zet in op waterveiligheid, economische groei en herstel van natuur en landschap. Over de Roode Vaart voor zoetwateraanvoer, gekoppeld aan cultuurhistorisch herstel van de kern Zevenbergen, zijn al afspraken gemaakt.
   De *West-Brabantse Krekenvisie* wordt mede via de samenwerking Waterpoort gerealiseerd. Dit omvat ten dele projecten in de periode tot en met 2015 en voor een deel voor de periode daarna (2016-2021).
5. De ontwikkelingen rondom de *Zuidwestelijke Delta*, waaronder de waterberging op het Volkerak-Zoommeer, brengen specifieke kansen en knelpunten met zich mee. Deze komen voort uit het gebiedsproces voor het Deltaprogramma en daar zal in de komende periode nadere uitwerking aan gegeven gaan worden. Genoemd kunnen worden:
   a. onderzoek naar de mogelijke bedijking van de Kwistgeldpolder bij Lage Zwaluwe gezien de logistieke functie aldaar;
   b. onderzoek naar de mogelijkheden van een keersluis bij Geertruidenberg/Oosterhout als alternatief voor een grote dijk; en
   c. onderzoek naar ruimte voor de rivier bij Geertruidenberg naar de mogelijkheden voor het terugleggen van een dijk.

   Analoog aan de Krekenvisie West-Brabant wordt voor de hoge zandgronden in West-Brabant in 2013 een 'bekenvisie' opgesteld. Deze visie biedt keuzes voor prioritering en kansen voor ruimtelijke samenwerking voor de periode 2016-2021 en verder. Daarmee wordt invulling gegeven aan de regionale afspraken in de Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 en het Deltaplan Hoge Zandgronden;
6. Voor de aanpak van het gebiedsproces *Levende Beerze* is in 2013 door de gebiedspartijen een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Afspraken over de aanpak van diverse wateropgaven zijn gemaakt en opgenomen in de projectopdracht Levende Beerze 3.0 (maart 2013);
7. De Brabantse aanpak van de *Maaszone* als gebiedsproces is nog pril. De provincie treedt op als trekker. Het thema waterveiligheid is bepalend, ingezet wordt op meekoppelkansen voor de ruimtelijke kwaliteit. De focus van het gebiedsproces Maasland ligt voor 2013 en 2014 op het uitwerken van een door de regio gedragen voorkeursvariant voor waterveiligheid. Komend jaar zal daarbij naast de klimaatopgave extra aandacht worden besteed aan het meenemen van een nieuwe veiligheidsnorm voor het rivierengebied. Parallel aan het traject van de veiligheidsopgave wordt door de regio gewerkt aan een toeristisch recreatieve visie voor het gebied. Afstemming van beide visies vindt plaats, waarbij ook de Gelderse zijde van de Maas wordt meegenomen;
8. Binnen de diverse gebiedsprocessen van *De Peel* staat het behoud en de aanvoer van zoet water centraal, zowel voor natuur als voor de landbouw. De Noordervaart speelt in dit complex een belangrijke rol. Doel is om de wateraanvoer vanuit de Noordervaart naar het achterland te verbeteren. Hiervoor is enerzijds voldoende wateraanvoer vanuit de Maas via Limburgse en Brabantse kanalen noodzakelijk, anderzijds moet de doorvoercapaciteit van de Noordervaart worden vergroot. Aan de aanpak (technisch, financieel) en verdere afspraken daarover wordt thans gewerkt;
9. Binnen de samenwerkingsregio Noordoost-Brabant wordt thans gewerkt aan een visie en uitvoeringsprogramma rond de koppelkansen tussen de groenblauwe dooradering met ontwikkelingen op het gebied van onder meer verstedelijking, infrastructuur, economie, recreatie en energie De visie beoogt een robuuste inbedding van groene en blauwe landschappelijke inrichtingsmaatregelen met andere gebiedsontwikkelingen. Uitwerking en realisatie van de visie vindt plaats vanaf 2014.
10. *Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat:* tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch worden op en aan rijksweg A59 diverse projecten op het terrein van infrastructuur, natuur, water en recreatie uitgevoerd. Op 12-12-2012 is er door de 20 samenwerkende partijen in de regio een samenwerkingsovereenkomst getekend en is met de uitvoering van de eerste projecten gestart, waaronder de klimaatbuffer en de aansluiting van het Ei van Drunen op de parallelstructuur in de gemeente Heusden.

Verstedelijkings- en herstructureringsplannen bieden niet alleen kaders voor verduurzaming van het stedelijke watersysteem, zoals door afkoppeling en technische optimalisatie van de RWZI's, maar vormen ook een kans om te werken aan klimaatbestendigheid. Daarvoor is het gewenst dat het thema klimaatbestendige stad een terugkerend onderwerp in lokale en regionale visies en plannen gaat vormen. Via het Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering zijn landelijke adviezen hierover in voorbereiding. De Brabantse ambitie met betrekking tot klimaatbestendige steden is nog niet duidelijk.

Matrix 7 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Water

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-Omlegging Zuid-Willemsvaart Den Bosch -Structuurvisie Grevelingen-Volkerak -Volkeraksluizen (quick-wins aanpassen schutsnelheid)	-Watersysteemherstel Binnenschelde en Markiezaatsmeer -Herstel wateraanvoer Roode Vaart -Nieuw Hoogwaterbeschermings-programma (NHWBP) -Berzob fase 2 (onderdeel Beter Benutten) -Maatregelen Zuid-Willemsvaart sluizen 4, 5, 6 -Wilhelminakanaal fase 1 -Waterfront Ravenstein (water in) MIRT-onderzoek Brainport Avenue	-Brainport-Oost: Groen-blauwe opgaven (incl. Versnellingsopgave Brainport-Oost) Waterpoort -Realisatie Krekenvisie -Levende Beerze -Wateropgaven in Landschap van Allure Het Groene Woud -Landschappelijke geledingszone -Bekenvisie West-Brabant -Groenblauwe dooradering Noordoost-Brabant -Groene blauwe opgave Grenscorridor N69 -Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat -Realisatie 1e deel fase 1½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg
Nieuw / ideeënfase	-Deltabeslissingen (2014)	-Deltadeelprogramma Rivieren: regioproces Maaszone (2013-2015) -Deltadeelprogramma Zoet Water: Deltaplan Hoge Zandgronden (na 2014) -Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering, waaronder: • Rijksrol bij aanpak Klimaatbestendige Steden • Aanpak Meerlaagsveiligheid Ruimte voor de rivier t.b.v. extra kadecapaciteit van het maritiem cluster Werkendam	-Maaszone als gebiedsopgave -Wateropgaven als allure in Landschappen van Allure -Watersysteemherstel Treeport Zundert -Koppeling waterkansen met Maintenance Valley doelen -Aanpak Klimaatbestendige Steden, o.a. in Brainport en Maintenance Valley -Dommeldal Eindhoven (Genneperparken) /Veldhoven (ASML zuid) -Wateraanvoer via Noordervaart -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 2e deel fase 1½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV -Koppelen Brainportdoelen, wateropgaven en TOPsector Water -Waterveiligheid: Verkenning Waterfront Geertruidenberg -Brainport als klimaatbestendige stad (kennisontwikkeling, toepassing) -Bedijking Kwistgeldpolder bij Lage Zwaluwe -Waterveiligheid: Verkenning Waterfront Geertruidenberg -Waterveiligheid: compartimentering dijkring 35 -Keersluis bij Geertruidenberg/Oosterhout -Terugleggen dijk bij Geertruidenberg -Wilhelminakanaal fase 2

4.4 Natuur en landschap

4.4.1 *Opgaven en ontwikkelingen*

De Brabantse ambities op het gebied van natuur en landschap komen voort uit een algemene duurzaamheidsstrategie en de wens om tot de Europese top van kennis- en innovatieregio's te behoren. De provincie gaat versnippering van natuurgebieden tegen, herstelt oude landschappen in ere en creëert nieuwe natuur.
In het natuurbeleid houdt de provincie rekening met inwoners, natuurliefhebbers, recreanten, bedrijfsleven en natuurlijk de natuur zelf. De provincie werkt aan een samenhangend netwerk van natuurgebieden: de ecologische hoofdstructuur. Ook in de gebieden daarbuiten ontwikkelt de provincie natuur- en landschapswaarden, door subsidie te verstrekken voor goed natuur- en landschapsbeheer.
De provinciale nota *Brabant: Uitnodigend groen* (september 2012) geeft de kaders aan voor het provinciale natuur- en landschapsbeleid voor de periode 2012-2022. De nota biedt de basis voor uitvoeringsprogramma's die in samenwerking met andere partijen, zoals terreinbeheerders en waterschappen, opgesteld worden.

Ecologische Hoofdstructuur
Met de vaststelling van Brabant Uitnodigend groen houdt de provincie haar natuurambitie overeind en kiest ervoor om het hele robuuste natuurnetwerk – de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de verbindingszones – af te maken. Al zal daarvoor iets meer tijd uitgetrokken worden (afronding in 2027). De bedoeling is daarbij meer uit te gaan van natuurlijke processen in plaats van intensieve en dure beheersmaatregelen te nemen.

Nieuwe aanpak van water, landschap en natuur
Centraal staat een nieuwe aanpak met elementen als: sterkere koppeling natuur met economie en samenleving met wederzijds voordeel, kostenbesparende maatregelen, meer betrokkenheid en regie vanuit het gebied zelf, stimuleren van economische ontwikkelingen als die een aantoonbare meerwaarde hebben voor de natuur en maatschappelijk draagvlak en waar nodig een flexibeler toepassing van het ruimtelijk beleid als dat de ontwikkeling van het gebied ten goede kan komen.

Partners
Het bereiken van de in de nota neergelegde ambities, kan en wil de provincie niet alleen. Van andere partijen wordt verwacht dat zij de komende jaren substantieel bijdragen aan het bereiken van de natuurdoelstellingen. Belangrijk hierbij is onder meer het bod van de Manifestpartners (Brabants Particulier Grondbezit, Brabantse Milieufederatie, ZLTO, TOP Brabant, Natuurmonumenten, de waterschappen, Staatsbosbeheer, ANWB en Brabants Landschap).

4.4.2 *Acties*

Regionale acties

Landschappen van allure
Bedrijven en burgers zoeken steeds bewuster een aantrekkelijke omgeving waar het goed wonen en werken is. Natuur en landschap worden nóg belangrijker. Drie Brabantse landschappen gaan daarbij de toon aangeven: De Brabantse Wal, Het Groene Woud en De Maashorst. Dankzij de inzet van talrijke partijen in de streek ontwikkelen deze regio's zich tot Landschappen van Allure, met een eigen identiteit en eigen dynamiek. De drie regio's nemen zelf het initiatief en investeren ook zelf. De provincie investeert €56 miljoen in deze drie Brabantse landschappen.

Het geniale landschap
Enkele jaren geleden verscheen het rapport "Het geniale landschap" waarin de op handen zijnde transformatie van het landelijk gebied van productielandschap naar consumptielandschap dankbaar werd omarmd als nieuwe kans voor de ontwikkeling van het landelijk gebied tot een metropolitaan woonbos. Een nieuw cultuurlandschap voor attractieve woon- en werkmilieus.
De strategie is gericht op het faciliteren van deze transformatie, op het versterken van de relatie tussen stad en land en op verbetering van de kwaliteit van het landschap en de grote natuurgebieden. Recreatieve routestructuren worden verbeterd, natuur-, water-, recreatieve en economische opgaven worden gecombineerd in een gebied. Landschapsontwikkeling vindt op grote schaal plaats in de gebiedsontwikkelingen Brainport Avenue, Rijk van Dommel en Aa en de Grenscorridor N69. De gebiedsontwikkeling van Panorama Peel en het Transnationaal Landschap Groote Heide, beiden met een sterke landschappelijke component, staan in de kinderschoenen.

Groen Netwerk Brainport
De regio heeft een uitgesproken groenstructuur. De samenhang wordt gevormd door twee onderscheidende groenstructuren: de bosgebieden met heide en vennen enerzijds en de beekdalen anderzijds. De bossen en beekdalen maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Er wordt ingezet op het aan elkaar koppelen van de grote natuureenheden (Groene Woud; Rijk van Dommel en Aa; Groene Peelvallei als onderdeel van Panorama Brainport Oost; Transnationaal landschap Groote Heide; Grenscorridor N69; Oirschotse Heide) en aan het verzachten van de barrière werking van de aanwezige infrastructuur. Zo ontstaat een groen natuurlijk netwerk dat is verweven met aanwezige beekdalen en het cultuurhistorisch waardevolle landschap in en om het stedelijk gebied. De flora en fauna wordt gestimuleerd, de landschappelijke kwaliteit versterkt en de recreatiemogelijkheden voor de mens vergroot. Dit als duidelijke tegenhanger van de hoogstedelijke centrumgebieden.

Dommeldal Eindhoven/Veldhoven
Het Dommeldal vormt de groen-blauwe verbinding tussen stad en land. Dit dal wordt ontsloten met een recreatief fietspad (woudloper) en het beekdal wordt in oude glorie hersteld. Het Dommeldal in het zuiden van Brainport Avenue heeft een belangrijke opgave om zich als uitloopgebied te ontwikkelen voor ASML en het MMC (A67). Bovendien moeten beide bedrijven in dit gebied worden aangehaakt op de Slowlane. In de Genneperparken (A2) ligt een majeure waterbergingsopgave om de stad droog te houden.

Transformatie en Experimenteerruimte Landschapsontwikkeling
In het landelijk gebied biedt transformatie en het hergebruik van (historisch) erfgoed voor nieuwe functies als wonen, recreatie en cultuur kansen. Recente goede voorbeeldprojecten in de regio zijn Hof van Cranendonck, Providentia, Parc Vital, het Weverijmuseum en De Ploeg. In deze gevallen moet er niet alleen geïnvesteerd worden in gebouwen, maar ook in de kwaliteit van het landschap en de (fysieke) relatie met het (stads- of dorps)centrum. Dit om het geheel aantrekkelijker te maken voor bewoners en bezoekers. De regio is bereid om te experimenteren met een 'gouden basisregel' à la De Quay: verdeel het land in grote rasters, circels of samenhangende gebieden. Hierbinnen geldt de

ruimtebalans van bijvoorbeeld 90% groen, 5% rood en 5% infra. Er bestaat volledige vrijheid om rode- en groene functies te ontwikkelen binnen het gebied (geclusterd of juist niet).

Vitaal Leisure Landschap
De ambitie is om het landschappelijk raamwerk van Hart van Brabant te versterken en door te ontwikkelen. De landschappelijke kwaliteit en aanwezige natuur wordt namelijk beschouwd als troefkaart van Hart van Brabant, als belangrijke vestigingsconditie voor wonen, werken en recreëren. Dat maakt dat het loont te investeren in de doorontwikkeling van het landschap en de aanwezige verscheidenheid binnen dit landschap te koesteren.
De regio heeft zijn visie neergelegd in het project Vitaal Leisure Landschap waarin samengewerkt wordt aan de realisering van trekpleisters in een gevarieerde en vitale omgeving.
Belangrijke gebiedsopgaven zijn landschap van Allure het Groene Woud, het beheer-, inrichting- en ontwikkelingsplan De Loonse en Drunense duinen en de visie landschap Hart van Brabant.

Landschap en groenblauwe structuren
Noordoost Brabant beschikt over een grote variatie in natuur- en cultuurlandschappen. De regio 5 sterren Noordoost Brabant heeft de ambitie om de grote groene gebieden zoals het Groene Woud, de Maasoevers, de Peelhorst en de Maashorst met elkaar te verbinden. Deze gebieden komen nog beter tot hun recht als ze met elkaar verbonden worden langs groene zones en waterlopen.

De Groene Delta
In 's-Hertogenbosch is veel ervaring opgedaan met de aanpak van de Groene Delta. Het doel hiervan is het realiseren van een robuuste en samenhangende groenblauwe structuur in en rond de stad 's Hertogenbosch. Langs de zuid- en westkant van de stad is in het open, laaggelegen polder- en moerasgebied een 'Groene Rivier' gepland. Dit gebied fungeert als waterbuffer voor de opvang van overtollig water van Aa en Dommel, indien de afvoer naar de Maas door hoge waterstanden wordt geblokkeerd. In het oosten van de stad voorziet de aanleg van het Kanaalpark Zuid Willemsvaart in een belangrijke ecologische verbindingszone tussen het Aadal en de Maas.

Regionaal uitvoeringsprogramma
De regio 5-sterren Noordoost Brabant wil de aanpak van "De Groen Delta" opschalen naar regionaal niveau. Daartoe stelt de regio een uitvoeringsprogramma op voor het landschap en de groenblauwe structuren in Noordoost Brabant. Dit uitvoeringsprogramma bevat een samenvattend, inspirerend en herkenbaar kaartbeeld dat de visie op groenblauwe structuren binnen de regio duidelijk verbeeldt. Daaraan gekoppeld is een overzicht van lopende en kansrijke projecten en initiatieven voor de komende jaren (tot 2020) met een doorkijk naar de langere termijn.

Cultuurlandschap de Baronie
De Baronie kenmerkt zich door een sterke verwevenheid van stad, dorpen en omliggend landschap. Dit uit zich in de gevarieerde cultuurlandschappen die ontstaan zijn op de gradiënt van zand naar veen/klei en de daarbinnen liggende beekdalen. Belangrijke voorbeelden hiervan zijn het kleinschalige agrarische cultuurlandschap, het landgoederen- en het verveningslandschap. Herstel en instandhouding van deze cultuurlandschappen en het recreatief ontsluiten hiervan is één van de speerpunten binnen de Baronie. In het Markdal wordt in dit kader door een brede coalitie gestreefd naar beekdalherstel. Burgers, boeren en buitenlui ontmoeten elkaar hier in de toekomst in een aantrekkelijk mozaïek van natuur en landbouw. Realisatie hiervan voorziet tevens in realisatie van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Ook in Landschapspark Oosterhout-Breda wordt zowel ingezet op realisatie van de EHS als herstel van het agrarisch cultuurlandschap. Dit voorziet in een landschappelijk aantrekkelijke uitloopgebied tussen Oosterhout en Breda.

Matrix 8 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Natuur en landschap

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-Structuurvisie Grevelingen-Volkerak	-Brainport-Oost: Groen-blauwe opgave Rijk van Dommel en Aa -Zuid-Willemsvaart - Wilhelminakanaal (onderdeel Beter Benutten) -Nationaal park Loonse en Drunense duinen -Leisure boulevard -MIRT-Verkenning N65 Vught-Haaren	-Gebiedsontwikkeling Grenscorridor N69 Peelhorst (hoort ook bij agro?) -Landschappen van Allure: Brabantste Wal, Maashorst, Groene Woud Waterpoort -Landschapsontwikkeling en ecologische verbindingen als onderdeel van de samenhangende groen/blauwe mal -Verbinding Maasgebied-Loonse en Drunense duinen -Vitaal leisurelandschap HvB -Stad-land-verbinding Groene Woud-Moerenburg-Piushaven-Binnenstad -Landgoed Nieuwe Warande -Groene kamer -Leisure kansenkaart -Gebiedsopgave N65 (o.a. Natuurontwikkeling Helvoirts Broek -Cultuurlandschap de Baronie -Groenblauwe dooradering Noordoost-Brabant
Nieuw / ideeënfase			-Nadere afstemming aanpak (prioritering, financiering) EHS/Natura2000, -Maaszone als gebiedsopgave -Groen Netwerk Brainport -Brainport Oost: Gebiedsvisie Panorama Brainport Oost -Dommeldal Eindhoven (Genneperparken) /Veldhoven (ASML zuid) -Transformatie en experimenteerruimte landschapsontwikkeling -Duurzame energie (Agro Solar Realisatie) -Agrarische productie-landschappen -EHS/Maasland -Gebiedsontwikkeling Transnationaal Landschap Groote Heide -Stadsbos Tilburg

Hierna invoegen: kaart en legenda Brabant Mozaiek I: groen/blauw

4.5 ■ Leisure

4.5.1 Opgaven en ontwikkelingen

De provincie Noord-Brabant heeft de vrijetijdseconomie als een belangrijk speerpunt benoemd dat fungeert als een verbindende schakel voor ruimtelijke opgaven. Hiervoor zijn vanuit de provincie de komende jaren extra middelen beschikbaar met de ambitie om van Brabant de meest innovatieve en gastvrije provincie van Nederland te maken. Noord-Brabant heeft prachtige historische steden omgeven door een groene landelijke omgeving. Op het gebied van *leisure* kent Brabant een gevarieerde infrastructuur: cultuurhistorisch erfgoed, de podia en de musea met oude en nieuwe kunst, parken als Efteling en de Beekse bergen, festivals en topsportevenementen, topsectoren als de agrofood en de creatieve industrie met topdesign, de gaming- en de beeldindustrie.

aanzetten als een zelfstandig provinciaal speerpunt en verbindende schakel voor de ruimtelijke opgaven

Vrijetijdseconomie
In het voorjaar van 2013 heeft de provincie een beleidskader en uitvoeringsagenda *Vrijetijdseconomie* vastgesteld. Centraal daarin staat het realiseren van een kwalitatief goede vrijetijdsbesteding als belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van een goed leef-, werk-, en vestigingsklimaat in Brabant. Het beleid richt zich op het versterken van een interessant internationaal aanbod; het versterken van het regulier aanbod zoals horeca, verblijfslocaties en natuur; het versterken van de top en reguliere aanbod door cross-overs, storytelling en concepten die leiden tot innovaties en nieuwe product-marktcombinaties; het ontwikkelen van onderscheidende gastvrijheid; en het op orde brengen van de basis (informatie, infrastructuur en marketing).

Culturele hoofdstad
Brabant heeft daarnaast de ambitie om Culturele hoofdstad 2018 te worden. De provincie en de BrabantStadsteden zijn van plan om gezamenlijk 140 miljoen te investeren in het organiseren van dit culturele evenement. In de aanloop naar de definitieve verkiezing in het najaar van 2013 vindt er als onderdeel van het op te stellen flankerend beleid een verkenning plaats van welke maatregelen op het gebied van de fysieke omgeving en mobiliteit nodig zijn om de te verwachten bezoekersstromen in goede banen te leiden.

Hart van Brabant
Binnen Brabant profileert de regio Hart van Brabant zich als *de* leisure regio van Noordwest-Europa voor de Family/short break-vakanties. Er komen nu per jaar tien miljoen dagjesmensen naar deze regio, het hoogst van alle toeristische regio's in Nederland. Een belangrijk boegbeeld met internationale allure is De Efteling. Maar ook met de Beekse Bergen, Loonse en Drunense Duinen, de Tilburgse kermis en een rijk aanbod aan evenementen en festivals trekt Hart van Brabant nationaal de aandacht.
Het uitbouwen van de leisure-acitiviteiten kan een belangrijke economische impuls aan de regio geven. Een omzet van 1,5 miljard in de toeristisch recreatieve sector (nu 900 miljoen), investeringen tot een miljard, een banengroei tot 35.000 voltijdbanen liggen in het verschiet. De dagbezoekers moeten daarom worden verleid om langer in deze regio te blijven.
Leisure Boulevard is binnen Hart van Brabant als speerpunt van ontwikkeling benoemd. Het concept wordt ook wel *Dreamport* genoemd en biedt daarmee een waardevol complementariteit voor Brainport. Het benutten van de beide sterke kwaliteiten is, op (inter)nationaal niveau bezien, een sterke Brabantse troef.
Hart van Brabant kent ook een aantrekkelijk landschappelijk raamwerk met het heiderijke beekdalenlandschap van de Kampina en Oisterwijkse Vennen en de eeuwenoude stuifzanden van de Loonse en Drunense Duinen. Een cultuurland van boerenerven, buitenplaatsen, dorpen en buurtschappen, in een landschap van akkerland, loof- en naaldbos, beekjes en plassen. De combinatie van een sterke leisure sector in een gevarieerde, groene en dorpse omgeving, is de kracht van de regio. Naast leisure en landschap dragen ook de groenblauwe opgaven, de verbreding van de landbouw en het verbinden van stad en platteland bij aan het vitaal houden van het platteland. Het blijvend aandacht geven en werken aan een afwisselend en vitaal landschap is en blijft daarom belangrijk.
Het Vitaal Leisure Landschap is de benaming van het netwerk van energie binnen deze regio. Verschillende partners, als ondernemers, onderwijs, overheden en werken hier samen en definiëren projecten middels social innovation.
Daarnaast is vanuit de regionale werkagenda de opdracht gegeven om een Leisure kansenkaart te vervaardigen waarop de regionale ruimtelijke kansen liggen voor bepaalde vormen van leisure. Op deze kaart worden de

bestaande leisure trekkers aangegeven als ook de kansrijke zones en enkele locaties.

4.5.2 Acties

Hart van Brabant

Op verschillende beleidterreinen werken we aan *leisure* in brede zin. De nota Groen en de nota biodiversiteit kent een uitvoeringprogramma. Zowel in als buiten de stad worden projecten uitgevoerd. De Groene Mal ambities en -programma is deels uitgevoerd en deels nog in uitvoering. Daarnaast vormt het provinciaal programma Landschappen van Allure een regionale impuls om topprojecten uit te voeren waarin de koppeling van economie en groen de basis vormen. Als laatste hierin kan worden vermeld dat in het kader van het Europees programma Life + een aanvraag in voorbereiding is voor de Spoorzone Tilburg. Het project 'Bee Corridor' moet de stedelijke biodiversiteit vergroten en verbinden met het buitengebied.

West-Brabant

Ook in West-Brabant zijn er voornemens om het leisure-aanbod te versterken. Het gaat dan om de volgende activiteiten:

- Uitbreiding FOC Rosada (Roosendaal);
- Uitbreiding Leisurecentre De Zeeland (Bergen op Zoom);
- Uitbouw van de leisure- en hospitalityfunctie van Breda door middel van onder andere de realisatie van de Bavelse Berg, de uitbreiding van het kernwinkelgebied met Achter de Lange Stallen, de realisatie van een vijfsterren hotelaccommodatie en de uitbouw van het watergebonden vrijetijdsmilieu;
- Koppeling tussen de gebiedsopgaven Brabantse Wal en Waterpoort voor wat betreft het thema Leisure en de vrijetijdsagenda van Brabant'.

Brainport Regio Eindhoven

In verschillende gebieden wordt breed ingezet op de ontwikkeling van leisure- en vrijetijdsvoorzieningen. De meest aansprekende en bezoekersintensieve zijn het Nationaal Zwemcentrum de Tongelreep, de doorontwikkeling van de Woonboulevard Ekkersrijt, de recreatieplassen (Aquabest; E3 en Berkendonck) en Landgoed Gulbergen met Dierenrijk Europa. De ontwikkeling van Hof van Cranendonck richt zich op de cultuurhistorie van de streek. Brainport kent een aantrekkelijk Groen Netwerk van grote natuureenheden, beekdalen en cultuurlandschappen. Deze gebieden bieden plek aan talrijke vormen van extensieve recreatie en dragen in hoge mate bij aan de quality of life. Tot slot zijn het vooral de jaarlijks terugkerende evenementen als GLOW en de Dutch Design Week die Brainport gezicht geven en draagvlak creëren bij het brede publiek.

5-Sterren Noordoost-Brabant

In de 'Agenda Noordoost Brabant: richting 2020' is prioriteit gegeven aan de 'integrale gebiedsontwikkeling Maas'. Onderdeel daarvan is het opwaarderen van de toeristisch recreatieve infrastructuur aan de Maas tussen Heusden en Boxmeer. Om het onderscheidend vermogen en dus aantrekkelijkheid voor inwoners en bezoekers van het gebied aan de Maas te vergroten is besef van samenhang van huidige en mogelijke toerisme en recreatie aan beide zijden van de Maas noodzakelijk. Dit betreft dus ook de Gelderse en Limburgse gemeenten aan de Maas, globaal tussen Wijk en Aalburg en Bergen.
Het regionale project Maasland beoogt de samenhang in aanwezige waarden, zoals landschap en natuur, en voorzieningen als horeca en musea, van beide zijden te tonen en een aanzet te geven tot samenwerking van gemeenten en ondernemers in deze sector. In het project worden de kenmerkende waarden van het gebied bepaald die voor recreatie en toerisme belangrijk zijn, te weten Landschap, Natuur en Cultuurhistorie. Vervolgens worden de aanwezige voorzieningen voor toerisme en recreatie geïnventariseerd. Dit is de basis voor waardering van het gebied voor recreatie en toerisme en het benoemen van kansen en opgaven. De inbreng vanuit de toeristisch-recreatieve sector is noodzakelijk om naast een compleet beeld van waarden en voorzieningen ook de gewenste samenwerking van gemeenten en ondernemers te stimuleren.
Bij de uitvoering van het project wordt samengewerkt met het Deltaprogramma - Regioproces Maas - fase 2, dat door provincie Brabant wordt getrokken. Het plangebied en te betrekken gemeenten komen grotendeels overeen.

Matrix 9 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Leisure Matrix

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten		-Doorontwikkeling Efteling -Doorontwikkeling Beekse Bergen -Ontwikkeling Natuurpoorten Loonse en Drunense Duinen	-Doorontwikkeling Groene Woud, Transnationaal Landschap Groote Heide, Groene Peelvallei, Rijk van Dommel en Aa, Grenscorridor N69 en Oirschotse Heide. -Doorontwikkeling recreatieplassen (Aquabest, E3 en Berkendonk) -Doorontwikkeling Woonboulevard Ekkersrijt -Evenementen Brainport (GLOW; DDW) -Landschappen van Allure -Leisure loket -Leisure kansenkaart -Vitaal Leisure Landschap -De Nieuwe Warande -Hoteluitbreidingen -Versterkte routenetwerken en natuurpoorten
Nieuw / ideeënfase			-Herbestemming/ -ontwikkeling Land van Ooit -Binnenhalen 3e en 4e groot leisurepark van internationaal allure -Infrastructuur op orde brengen in het kader van beleidskader vrijetijdseconomie -Uitbreiding FOC Rosada -Uitbreiding Leisurecentre De Zeeland (Bergen op Zoom) -Uitbouw leisure en hospitalityfunctie Breda -Koppeling tussen de gebiedsopgaven Brabantse Wal en Waterpoort voor wat betreft het thema Leisure en de vrijetijdsagenda van Brabant -Ontwikkeling Hof van Cranendonck -Stadsbos Tilburg

5 Uitvoering

5.1 Een nieuwe manier van werken

Deze Gebiedsagenda bevat de visie voor de lange termijn op de gewenste ontwikkeling van de provincie Noord-Brabant en de ruimtelijke opgaven die hieruit volgen. De context waarin de opgaven zich afspelen is de afgelopen jaren fundamenteel veranderd: als gevolg van de economische crisis is er minder geld en daardoor is de (rijks)overheid steeds minder de initiërende partij. Er ontstaan meer initiatieven bij burgers en marktpartijen. Ook komen ontwikkelingen op ons af waarvan we de omvang en de impact niet precies kennen. Dit is van invloed op de omvang van de opgaven en hoe en wanneer deze kunnen worden gerealiseerd. Kortom de uitwerking van de Gebiedsagenda vraagt om een nieuwe manier van werken met een focus op: samenwerking met andere partijen, adaptief programmeren én de inzet van andere instrumenten.

De gevolgen van de veranderde context

In de uitvoering van de Gebiedsagenda zal, als gevolg van de veranderde context, in vergelijking met de vorige Gebiedsagenda van 2010, het 'hoe' en 'wanneer' meer aandacht vragen. Daarbij wordt gewerkt vanuit de volgende principes:

1. De ambities en opgaven staan centraal. De weg daarnaar toe biedt ruimte en flexibiliteit om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende omstandigheden (adaptief programmeren).
2. We zoeken creatief naar andere oplossingen. Daarbij zoeken we de samenwerking met andere partijen vanuit de gedachte dat we samen meer kunnen bereiken dan alleen.
3. We werken vraaggericht in plaats van aanbodgericht. In de woningbouw gaat het daarbij bijvoorbeeld om de verschuiving van een aanbodgedreven markt naar een vraaggedreven markt. En bij bereikbaarheid om vraagbeïnvloeding en beter benutten.

Ambitie en opgaven centraal

In MIRT-verband zijn de samenwerkende overheden altijd gewend om lange termijn afspraken te maken en het beschikbare budget te verdelen, ook als dit pas vijftien of twintig jaar later beschikbaar komt. De afgelopen jaren is het steeds lastiger gebleken om afspraken met een dergelijke lange tijdshorizon waar te maken. Ook kunnen er soms vragen worden gesteld bij de houdbaarheid van afspraken waarbij ver vooruit gekeken wordt, omdat zij door allerlei ontwikkelingen kunnen worden ingehaald.
In dit licht is het verstandig om op een flexibele manier te programmeren en te ontwikkelen en steeds kleine stapjes te zetten in de richting van de gezamenlijke ambitie. Hierdoor ontstaat ruimte om tijdig in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Daarbij zijn een stevig commitment en goede samenwerking tussen de diverse betrokken partijen van belang.

Om op deze andere wijze tot invulling van opgaven, maatregelen en projecten te komen wordt gebruik gemaakt van een methode die we adaptief programmeren noemen.



Adaptief programmeren bestaat uit zes stappen:

1. Het formuleren van een centrale ambitie die een wenkend perspectief schetst.
2. Het vertalen van de ambitie in concrete, meetbare opgaven. Een onderverdeling in tijdvakken (korte termijn, middellange termijn, lange termijn) helpt daarbij.
3. Het in kaart brengen van **onzekerheden**. Meestal zijn er maar een paar kernonzekerheden bij elke opgave die de bandbreedte van de omvang van de opgave bepalen. Gaat het bijvoorbeeld om mobiliteit, dan is het zaak rekening te houden met ontwikkelingen als economische groei, bevolkingsgroei en gedragsverandering op het gebied van mobiliteit. Voor watergerelateerde vraagstukken moet rekening worden gehouden met een combinatie van klimaat en sociaaleconomische ontwikkeling, en bij wonen met een combinatie van economische groei, demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de financiële markten.
4. Onzekerheden kunnen worden omgezet in nieuwe zekerheden door aan te geven wat **kantelpunten** zijn en op welke momenten er beslissingen moeten worden genomen.
5. Ondertussen is het de kunst die **maatregelen** te nemen die 'no regret' zijn en passen bij elk scenario. Ook wordt bij deze stap geïnventariseerd welke opties voor de lange termijn open gehouden moeten worden. Denk bijvoorbeeld aan een reservering voor aanleg van infrastructuur.
6. Op basis van de voorgaande stappen worden per opgave ontwikkelpaden geschetst, waardoor de samenhang tussen maatregelen en met andere opgaven duidelijk wordt en waarin ook kan-



Figuur 1 Stappen van een adaptieve aanpak

telpunten en beslismomenten een plek krijgen.

Op basis hiervan kunnen uiteindelijk bestuurlijk "commitment packages" worden vastgesteld.

In Figuur 1 zijn de bovenstaande 6 stappen van een adaptieve aanpak in één plaatje neergezet.

De hier beschreven werkwijze is een groeimodel. Het is de bedoeling dat dit de komende jaren in de uitwerking van de Gebiedsagenda verder invulling krijgt.

Voor de cases Watervoorziening hoge zandgronden, Brainport Avenue en A58 is een eerste verkenning uitgevoerd voor wat betreft de toepasbaarheid van adaptief programmeren.

Watervoorziening hoge zandgronden
Door klimaatverandering staat de beschikbaarheid van voldoende schoon water op de hoge zandgronden in Zuid-Nederland onder druk. Dat leidt tot knelpunten voor landbouw, natuur, drinkwater, scheepvaart, industrie, recreatie en het stedelijk gebied.
De uitdaging is om water op het goede moment vast te houden en daarna slimmer te benutten, zonder dat dit leidt tot een toename van wateroverlast. Dat vraagt om een nieuwe zoetwaterstrategie en een robuuster watersysteem dat een grotere bandbreedte van weersextremen aankan.

Leidraad voor de beoogde zoetwaterstrategie is de trits "sparen, aanvoeren, accepteren/adapteren". Ten eerste wordt ingezet op sparen in het eigen gebied door een deel van het jaarlijkse neerslagoverschot op te slaan dat nu nog in het winterhalfjaar wordt afgevoerd. De bijbehorende maatregelen variëren van het verbeteren van de bodemstructuur, via het opzetten van het peil voorafgaand aan een periode van droogte en het verhogen van de grondwaterstand in combinatie met peilgestuurde drainage tot het aanleggen van groen-blauwe structuren (buffers) in stedelijk gebied. Door in te zetten op deze maatregelen kan worden meegekoppeld met de KRW omdat de maatregelen de nutriëntenuitspoeling van de landbouw verkleinen en daarmee de waterkwaliteit verbetert wordt.

Zeker in droge perioden is aanvoer van buiten een welkome aanvulling. Ook nu is er in sommige delen van de hoge zandgronden sprake van aanvoer van oppervlaktewater (via Maas en Midden-Limburgse en Brabantse kanalen). De doelmatigheid van deze aanvoer kan nog worden vergroot. Ook kan deze aanvoer worden gebruikt om het sparen te ondersteunen, vooral door aanvulling van de grondwatervoorraad. Wij zien goede mogelijkheden om de huidige wateraanvoer qua areaal en qua infrastructuur verder te optimaliseren. Dit kan leiden tot een uitbreiding van de gewenste aanvoercapaciteit in de orde van grootte van 10%. Extra aanvoer in natte perioden is effectief in combinatie met sparen, zodat water beschikbaar is in drogere perioden. Op de zeer lange termijn en in een extreem scenario komt ook de optie van aanvoeren/sparen buiten het gebied in aanmerking in de vorm van een stuwmeer in de Ardennen. De genoemde maatregelen op het gebied van sparen en aanvoeren kunnen als *no regret* beschouwd worden, omdat ze ook in de eventuele situatie van een stuwmeer benodigd zijn.

Er zullen echter steeds vaker (ongelijk verdeeld over het gebied) perioden voorkomen dat de eigen voorraad op is en aanvoer niet mogelijk is. Dat betekent soms tekorten accepteren en adapteren: aanpassen van de bedrijfsvoering en wellicht ook aanpassing van bijvoorbeeld natuurdoeltypen. In sommige gevallen is het technisch wel mogelijk om tekorten te voorkomen, maar (bedrijfs)economisch slimmer om tekorten te accepteren. Bijbehorende maatregelen zijn bijvoorbeeld het hergebruiken van spoel- en afvalwater, het omzetten van naaldbos in loofbos of het overstappen op klimaatbestendige teelten.

De vraag naar (zoet)water zal in de toekomst zeer waarschijnlijk toenemen evenals het aantal perioden van droogte en de duur ervan. Onzeker is de mate waarin dit zal gebeuren. Vanwege de grote samenhang ligt een maatregelenpakket voor de hand met onderdelen van Sparen, Aanvoeren en Aanpassen, omdat met dit pakket enerzijds de weg wordt geëffend voor omgang met de meest extreme scenario's (robuustheid) en anderzijds flexibiliteit wordt behouden, hetgeen overinvesteren voorkomt. Daarbij kunnen de korte termijn maatregelen uit het ontwikkelingspad als *no regret* worden gezien.

In Figuur 2 is een ontwikkelpad van de zoetwatervoorziening op de hoge zandgronden in Brabant opgenomen. In het ontwikkelpad wordt de volgorde van maatregelen weergegeven in relatie tot de opgave, waarbij twee deltascenario's zijn aangehouden (Stoom en Rust).

Brainport Avenue
Bij de uitwerking van het MIRT-onderzoek Brainport Avenue zullen de principes van Adaptief Programmeren worden benut.

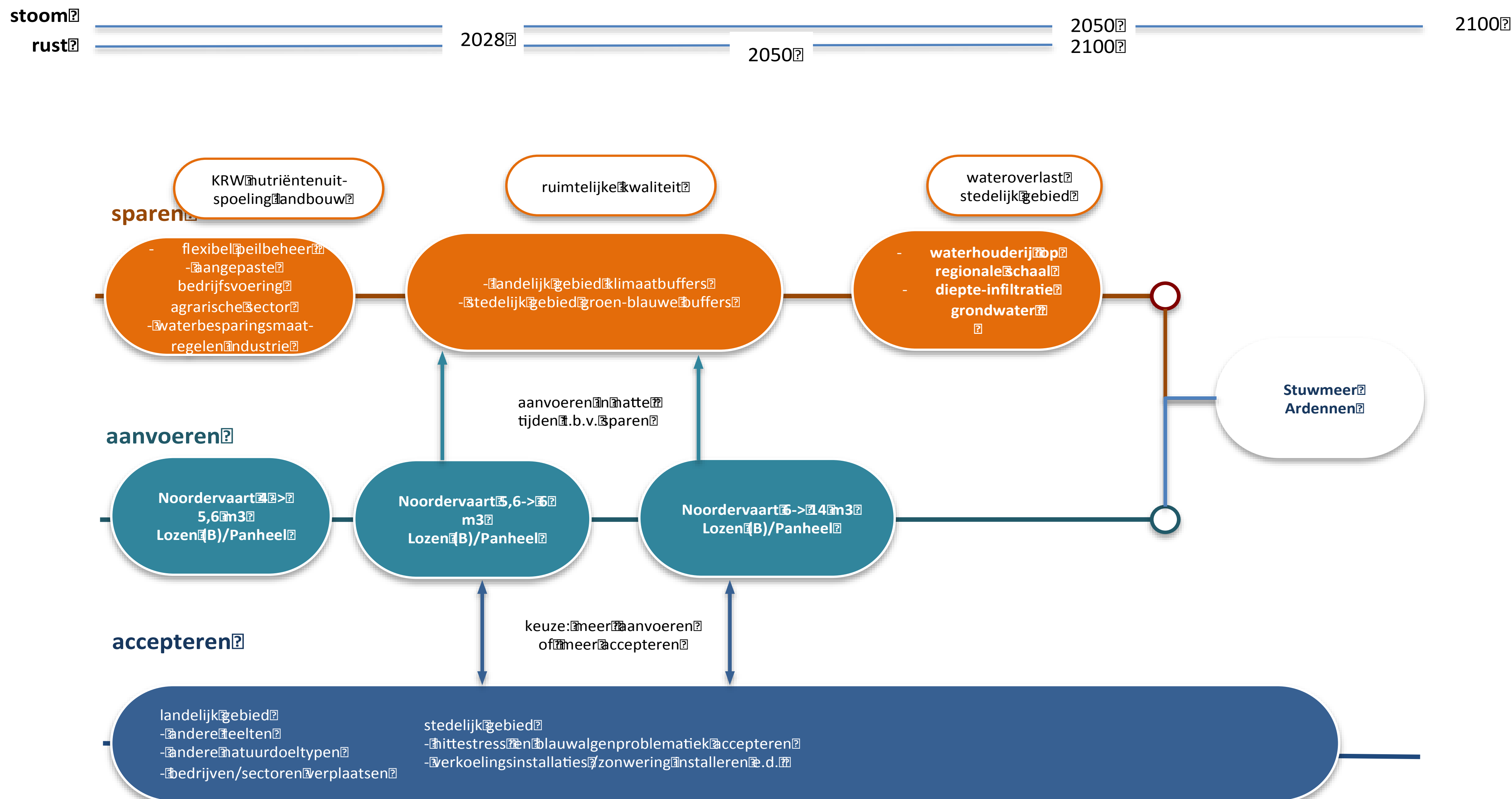
A58
We gaan in het project InnovaA58 na of en zo ja hoe Adaptief Programmeren een plaats kan krijgen in de verkenning. InnovA58 kan daarmee een voorlopersrol krijgen in het onderzoek over de wijze waarop Adaptief Programmeren ingevlochten kan worden in het MIRT-spelregelkader.

Andere oplossingen met andere partijen
Een andere belangrijke pijler in de nieuwe manier van werken is het samen met andere partijen zoeken naar (andere) oplossingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Het **denken in 5 i's** (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten, investeren) in het kader van de Bereikbaarheidsagenda van het Rijk.
- Het breder inzetten van aankoop, beheer en verkoop van **overheidsvastgoed** bij het realiseren van beleidsdoelen. Bij het Rijk komt dit tot uitdrukking in de rijksvastgoedportefeuillestrategie die momenteel wordt opgesteld. De mogelijkheden om rijksvastgoed in te zetten bij beleidsopgaven verschillen per regio. Het Rijk gaat hierover in gesprek met de regionale partners.
- Het **koppelen van beheer en ontwikkeling** als nieuwe manier om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat biedt mogelijkheden bij zowel bebouwing als infrastructuur.
- Een meer **kleinschalige, gefaseerde aanpak**, ook met initiatieven van burgers en bedrijven als centrale spil.
- **Vraaggericht** in plaats van aanbodgericht werken.
- **Nieuwe bekostigingsmogelijkheden** zoals revolverende fondsen of inzet van middelen van marktpartijen (zoals pensioenfondsen).
- Het aanpassen/inzetten van **regelgeving** op zowel nationaal als provinciaal en lokaal niveau. Zoals bijvoorbeeld de Omgevingswet en de Crisis- en Herstelwet.

Zoetwatervoorziening hoge zandgronden

= meekoppelkans



Figuur 2 Schema Adaptief programmeren Zoetwatervoorziening hoge zandgronden

Samen(hangend) onderzoeken en realiseren
Voor het vinden van oplossingen is een goede probleemanalyse noodzakelijk. Het opstellen van die probleemanalyse gebeurt in samenwerking tussen alle partijen die bij het probleem of de opgave betrokken zijn. Ook het zoeken naar oplossingen gebeurt met direct betrokkenen en/of met partijen die een rol kunnen spelen bij de oplossing. Verschillende partijen kunnen daarbij de regie hebben, afhankelijk van waar het zwaartepunt ligt. Een voorbeeld van dit soort samenwerking is het programma Beter Benutten waar Rijk, regio en private partijen samen werken aan het verminderen van files en het verbeteren van het milieu, ieder vanuit zijn eigen belang en verantwoordelijkheid.

Bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen is een brede blik van belang waarbij verder moet worden gekeken dan naar de plek waar het probleem of de opgave zich voordoet. Een van de voorgestelde methodes is het uitvoeren van een breed MIRT-onderzoek. Daarbij wordt de hele 'keten' in kaart gebracht om een goed beeld te krijgen van het probleem en de mogelijke oplossingen. Zo ontstaat ook zicht op mogelijkheden om win-win situaties te creëren. Bijvoorbeeld door waterbeheerders vroegtijdig te betrekken bij alle ruimtelijke plannen die van belang zijn voor het waterbeheer. Of door het speelveld waarnaar gekeken wordt te vergroten door niet alleen naar een knelpunt in infrastructuur te kijken maar naar de ontwikkeling van het hele gebied.

Deze manier van werken kan ertoe leiden dat overheden soms een andere rol krijgen. Zij zullen niet meer standaard de oplossing (en het probleem) bepalen, maar zijn één van de partijen die bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen betrokken is. Overheden zullen zich meer gaan richten op het formuleren van een visie (wenkend perspectief in plaats van een blauwdruk of eindbeeld), het schetsen van opties, het zorgen voor de juiste condities én het verbinden en combineren van oplossingen van andere partijen zodat meerwaarde ontstaat. Hierdoor krijgen burgers en bedrijven meer ruimte om initiatieven tot wasdom te brengen.

5.2 Organisatie van de samenwerking

De Gebiedsagenda is in overleg tussen Rijk en regionale partners tot stand gekomen. De Gebiedsagenda heeft mede als doel om de samenwerking tussen de betrokken partners te structureren en de ruimtelijke investeringen van Rijk en regio goed op elkaar af te stemmen. De verdere uitvoering van de Gebiedsagenda vraagt om een verdere voorzetting van die samenwerking. Uitgangspunt daarbij is 'centraal wat moet, decentraal wat kan'. Onderscheid wordt gemaakt in drie 'overlegtafels'. In figuur 2 is de organisatorische samenwerking gevisualiseerd.

1. *Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT)*

De Gebiedsagenda wordt gebruikt als gespreksagenda voor het jaarlijkse bestuurlijk overleg in het kader van het meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) dat het Rijk heeft met zeven landsdelen, waaronder Noord-Brabant. In het BO MIRT vindt de afstemming plaats over de gezamenlijke strategie met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant en worden afspraken gemaakt over prioritaire opgaven en (de financiering van) diverse majeure ruimtelijke projecten in Brabant. Het Rijk nodigt voor het BO MIRT de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) uit. De provincie en het SRE zorgen voor de bestuurlijke vertegenwoordiging van en de terugkoppeling naar de grote steden en de regio's in Brabant. De bestuurlijke delegatie uit Brabant voor het BO MIRT bestaat in principe uit de portefeuillehouders Ruimte en Mobiliteit van de provincie en het SRE. Bij toerbeurt gaat een wethouder van een van de grote steden mee. Het Rijk wordt in het BO MIRT vertegenwoordigd door de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en vertegenwoordigers van het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het BO MIRT wordt voorbereid in een ambtelijk vooroverleg (AVO) MIRT.

2. *Bestuurlijk overleg van provincie Noord-Brabant met de vijf grote Brabantse steden*

De provincie Noord-Brabant en de vijf grote Brabantse steden werken binnen BrabantStad op diverse beleidsterreinen (economie, milieu, cultuur, mobiliteit, ruimte) samen. De samenwerking op gebied van mobiliteit vindt plaats in de Stuurgroep Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar. Naast de provincie Noord-Brabant en de vijf grote steden nemen hieraan ook deel het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het SRE, Rijkswaterstaat Noord-Brabant, ProRail en NS. De Gebiedsagenda is het vertrekpunt voor de samenwerking op het vlak van Mobiliteit en Ruimte binnen BrabantStad. De portefeuillehouders Mobiliteit (=Stuurgroep Netwerkprogramma) en de portefeuillehouders Ruimte van provincie, vijf steden en SRE hebben daarvoor vier maal per jaar een gecombineerd bestuurlijk overleg. In dit overleg wordt de strategie op hoofdlijnen met betrekking tot de het integrale ruimtelijke domein besproken. Onderwerp van gesprek zijn onder meer de uitwerking van de Gebiedsagenda, de agenda van het BO MIRT, de prioritering van opgaven, programma's en projecten en de gezamenlijke

lobby- en communicatiestrategie. De provinciegrensoverschrijdende opgaven uit de Gebiedsagenda en de wijze van afstemming met buurprovincies in Nederland en België, is ook een onderwerp waarover op dit schaalniveau (BrabantStad) afspraken worden gemaakt. De vijf grote steden vertegenwoordigen in dit overleg, naast de belangen van de eigen stad, ook de belangen van de vier Brabantse regio's. Andere deelnemers aan dit overleg zijn het Rijk en (een vertegenwoordiger) van de Brabantse Waterschappen.

3. *Regionale bestuurlijke overleggen*

De provincie is verantwoordelijk voor de (lange termijn) ontwikkeling van Brabant op het gebied van ruimte, economie en mobiliteit. Het Rijk ondersteunt deze regierol door verdere decentralisatie van diverse taken op gebied van ruimte, economie en mobiliteit.
De provincie werkt op het regionale schaalniveau samen binnen de regio's West-, Midden, Noordoost- en Zuidoost-Brabant. De Gebiedsagenda Brabant heeft voor deze Regionale Ruimtelijke Overleggen (RRO's) een functie. In deze regionale overleggen wordt op strategisch en integraal niveau gesproken over de uitwerking van de prioritaire opgaven, programma's en projecten uit de Gebiedsagenda.
De wijze waarop deze regionale overleggen worden georganiseerd is maatwerk per regio, aansluitend bij de ideeën die in verschillende regio's leven rond de organisatie van het regionaal overleg rond onderwerpen als Economie, Ruimte en Mobiliteit. In deze regionale overleggen worden afspraken gemaakt de verdere uitwerking van regionale opgaven en projecten uit de Gebiedsagenda. Op grond van deze uitwerking wordt duidelijk of en wanneer een project aan de orde dient te komen in een BO MIRT (afhankelijk van de mate van betrokkenheid van het Rijk). Een aantal opgaven of projecten zal nooit in een BO MIRT besproken worden, omdat die onder de verantwoordelijkheid vallen van de regionale partijen (provincie, gemeenten, waterschappen etc.).

Rol bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties

De Gebiedsagenda is primair een afstemmingsagenda van Rijk, provincie, SRE en Brabantse regio's. Maar voor diverse opgaven en projecten is het opportuun dat commitment wordt georganiseerd bij andere stakeholders of dat andere stakeholders worden betrokken bij de uitvoering. Gedacht kan worden aan (vertegenwoordigers van) regionaal bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. De provincie organiseert de afstemming met deze andere stakeholders en belanghebbenden. Andere stakeholders zijn bijvoorbeeld uitgenodigd om hun reactie te geven op de voorliggende Gebiedsagenda en zijn of worden betrokken bij de uitwerking van specifieke opgaven en projecten uit deze Gebiedsagenda.
Zo is de Gebiedsagenda Brabant besproken met het regionaal bedrijfsleven in Brabant. Daarbij heeft het regionaal bedrijfsleven aangegeven de ambitie en opgaven van Brabant te onderschrijven. De insteek vanuit economische topsectoren en de brede integrale insteek gericht op het gehele ruimtelijk domein (economie, verstedelijking, mobiliteit, water, energie, natuur en landschap etc.) sluiten aan op de visie van bedrijfsleven. De bewustwording bij bedrijfsleven voor de noodzaak van een brede integrale duurzame ontwikkeling en duurzaamheidsagenda groeit. Dat uit zich bijvoorbeeld in 'green deals'. Bedrijfsleven is dan ook geïnteresseerd en bereid om hun kennis in te zetten bij de uitvoering van (onderdelen van) de Gebiedsagenda Brabant. Bedrijfsleven geeft als aanbeveling om in de uitvoering van de Gebiedsagenda nog meer focus aan te brengen. Het Brabantse bedrijfsleven zal in een reactie op de Gebiedsagenda ingaan op de gewenste scherpere focus en zal aangeven bij welke onderdelen (opgaven, projecten) bedrijfsleven een rol in de uitvoering wil en kan spelen. Die rol kan per opgave/project uiteraard sterk verschillen (initiator, regisseur, financieel, meedenken, kennis inbrengen, etc.).

5.3 Investeringsfondsen

De provincie Noord-Brabant heeft een investeringsstrategie uitgewerkt waarmee de structuur van de provincie op een aantal onderscheidende kwaliteiten duurzaam wordt versterkt. De focus ligt daarbij op het versterken van het vestigings- en leefklimaat van Brabant, vanuit de opvatting dat dit bijdraagt aan de ambitie om tot de top van Europese kennis- en innovatieregio's te blijven behoren. De investeringsstrategie (en de daaraan gekoppelde investeringsfondsen) is een middel om de ambities en prioritaire opgaven uit de Gebiedsagenda (mede) te financieren.
n 2010 is al het Spaar- en Investeringsfonds Wegen ingesteld. Dit fonds is gericht op grootschalige infrastructuurprojecten die de (inter)nationale bereikbaarheid en de economische structuur van Brabant versterken. Dit fonds wordt gevuld met een maximum bedrag van €750 miljoen. Deze middelen zijn bestemd als bijdrage aan de realisatie van de Noordoostcorridor ('ruit' Eindhoven), de N69 Eindhoven – Valkenswaard – België en de verbreding van de N279 's-Hertogenbosch – Veghel.

In 2013 zijn vier nieuwe investeringsfondsen ingesteld:

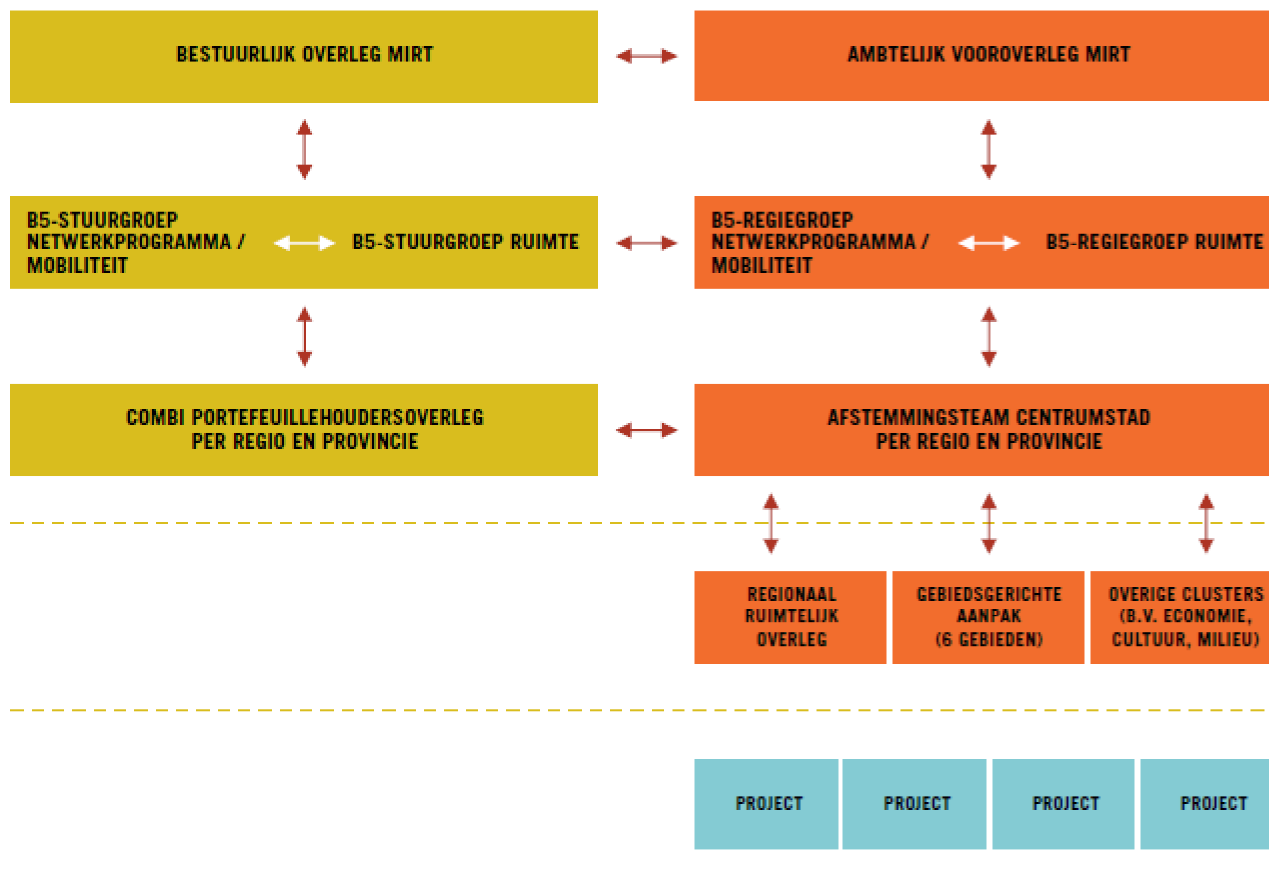
- Innovatiefonds (€ 125 miljoen)
- Energiefonds (€ 60 miljoen)
- Breedbandfonds (€ 50 miljoen)
- Natuurfonds (€ 240 miljoen)

Met deze nieuwe investeringsfondsen zet de provincie nog eens € 475 miljoen in voor de toekomst van Brabant door te participeren in projecten van anderen, waarvoor investeringen van banken in deze economisch onzekere tijd moeilijk te krijgen zijn. Uitgangspunt is dat gemeenten, marktpartijen en maatschappelijke organisaties participeren in de projecten. De provincie stelt zich dus op als partner van private investeerders en is bereid tot het nemen van een zeker risico. Met uitzondering van het fonds voor Natuurfonds, dient het geïnvesteerde kapitaal te worden terugverdiend. Deze zogenaamde revolverende fondsen worden ondergebracht bij de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM).

5.4 Praktische aanpak van de uitvoering van de Gebiedsagenda Brabant

Na de bespreking van de Gebiedsagenda in het BO MIRT van november 2013 zal de bestaande projectgroep Gebiedsagenda Brabant de uitvoering van de Gebiedsagenda coördineren, onder andere door onderliggende trajecten zoals het MIRT-onderzoek Brainport Avenue en het verdiepend onderzoek Maintenance Valley op te starten en de voortgang te volgen. De projectgroep zal samen met het Brabantse bedrijfsleven bezien hoe dit bedrijfsleven kan bijdragen aan de uitvoering van de Gebiedsagenda en hoe de betrokkenheid van het bedrijfsleven wordt vormgegeven. De projectgroep zal de voortgang van de uitvoering van de Gebiedsagenda regelmatig terug melden op directeursniveau. De projectgroep Gebiedsagenda staat onder leiding van de provincie Noord-Brabant. Verder nemen deel de Rijksgebiedsteamtrekker, andere leden van het Rijksgebiedsteam, vertegenwoordigers van de grote steden, de Brabantse regio's en de waterschappen.

Horizontale afstemming van samenwerking tussen Rijk, provincie, B5-steden en (vier) Brabantse regio's



Figuur 3 Horizontale afstemming van afstemming

Bijlage 1 Resultaten uit de Gebiedsagenda 2010

Deze bijlage beschrijft op hoofdlijnen de resultaten van de Gebiedsagenda 2010. Daarbij is als indeling gebruikt de vijf thematische opgaven die werden onderscheiden in de Gebiedsagenda 2010. Achtereenvolgens wordt ingegaan op Economie, Bereikbaarheid, *Quality of life*, Duurzaamheid en energie en Natuur en landschap.

Economie

Brabant bevindt zich in allerlei opzichten in woelig vaarwater. Wereldwijde ontwikkelingen hebben soms verregaande consequenties voor Brabant. Het is niet vanzelfsprekend dat de huidige werkgelegenheid zomaar behouden blijft. Delen van onze economie, waarin we dachten sterk te zijn, staan onder druk en lijken zomaar te verdwijnen.

In de Gebiedsagenda 2010 zijn vier economische opgaven benoemd:

- de integratie/verbinding van diverse economische clusters (Life Sciences & Health, Food & Nutrition, Hightech Systemen & Materialen (inclusief Automotive en Solar), Logistiek, Biobased Economy en Maintenance);
- de integratie en verbinding tussen clusters buiten de provinciegrens;
- de doorontwikkeling van Brainport als toonaangevende kennis- en innovatieregio;
- het complementair aan Brainport ontwikkelen van sociale innovatie in Hart van Brabant.

In de afgelopen jaren heeft Brabant, ondanks de economische crisis, al een stap gezet in het toekomstbestendiger maken van de economie. Met een gecoördineerde aanpak in de vier Brabantse regio's en met de triple helix-samenwerking zijn bestaande economische clusters versterkt en enkele nieuwe clusters gepositioneerd. Ook zijn slagen gemaakt in de systemen rond deze clusters: er zijn topinstituten naar Brabant gehaald, campussen en andere moderne werklocaties ontwikkeld en er is geïnvesteerd in een robuuste arbeidsmarktstructuur.

In het Economisch Programma van de provincie en in Brainport 2020 is veel aandacht voor de verdere samenwerking over de provinciegrens heen. Zowel voor de verbinding van de Brabantse bedrijvigheid met bedrijven in andere landen, als op het gebied van overheden. Het gaat onder meer om samenwerking met Limburg (o.a. Chemelot), Duitsland (Noordrijn-Westfalen) en België (Leuven). Het in mei 2012 vastgestelde Economisch Programma van de provincie beschrijft de economische koers van de provincie richting 2020. In het Economisch Programma wordt enerzijds ingezet op het op orde houden van de basis en anderzijds worden de ambities op het gebied van de economische topsectoren verbonden met maatschappelijke opgaven (denk aan zorgeconomie, duurzame energie, slimme mobiliteit en gezonde voeding). De nieuwe koers is ontstaan in overleg met vele partners in het onderwijs en het bedrijfsleven. Ook zijn er vele dwarsverbanden met regionale, nationale en internationale plannen en projecten, met name in Europa. Soms zal de provincie mee-investeren, maar dan wel met de bedoeling dit geld terug te verdienen. Partijen bij elkaar brengen en samen nieuwe ontwikkelingen op gang brengen is de nieuwe rol van de provincie. Hiervoor heeft de provincie €52,6 miljoen beschikbaar.

De provincie heeft in 2012 een strategie Werklocaties ontwikkeld, die het Brabantse bedrijfsleven de ruimte biedt om te ondernemen en die specifieke werklocaties voor economische clusters faciliteert. Het gaat daarbij onder meer om het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, het gezamenlijk benutten van faciliteiten, het aantrekken van kennisintensieve nieuwe vestigers uit binnen- en buitenland, het ondersteunen van startende en groeiende bedrijven en het betrekken van partijen als onderwijs- en onderzoeksinstellingen, op en buiten de werklocaties. Rijk, provincie en regio hebben gezamenlijke inspanningen geleverd bij het Pivot Park Oss.

Brainport heeft, in opdracht van de toenmalige minister van Economische Zaken, de visie Brainport 2020 opgesteld. De versterking van bestaande topclusters en de samenwerking in regionale netwerken tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid (triple helix) staat centraal in Brainport 2020. Gewerkt wordt aan de doorontwikkeling van nieuwe clusters, zoals slimme mobiliteit, energie en slimme zorg. De strategie van Brainport 2020 benoemt maatregelen in het ruimtelijk domein. Onderdeel van de strategie is dat de regio haar bewoners, bedrijven en bezoekers een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving moet bieden. Dat milieu bestaat uit een passend woningaanbod, een goed voorzieningenniveau, aantrekkelijke natuur- en recreatiemogelijkheden en een hoogwaardig vestigingsmilieu (geschikte terreinen) voor bedrijven. Randvoorwaardelijk voor de beoogde ontwikkeling is een goede/gegarandeerde fysieke en digitale bereikbaarheid. Een evenwichtige ontwikkeling van het economische, het sociaal-culturele en het ecologische kapitaal is een uitgangspunt in onze regio. Daarnaast speelt identiteit en imago een steeds belangrijker rol in het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu. De strategie wordt grotendeels uitgevoerd in grootschalige gebiedsontwikkelingen als Brainport Avenue en Brainport Oost. Er wordt sterk ingezet op het ontsluiten en doorontwikkelen van thematische bedrijvenparken en campussen.

In West-Brabant ligt de focus op Logistiek, Maintenance en Biobased Economy. De vestiging in de afgelopen jaren van Dinalog en het Dutch Institute World Class Maintenance geven aan de integratie en verbinding van deze clusters een belangrijke impuls. De regio West-Brabant werkt nauw samen met omliggende Nederlandse (en Belgische) provincies in het kader van ondermeer de Dynamisch Delta en het DelTri-platform.

Hart van Brabant profileert zich als 'Regio van Sociale Innovatie': Sociale innovatie is het slimmer toepassen en combineren van bestaande producten en diensten door onderwijsinstellingen, overheid en bedrijfsleven op een creatieve, nieuwe manier. Sociale innovatie is een vernieuwing van de wijze waarop het werk in ondernemingen is georganiseerd, en wel op een zodanige wijze dat zowel arbeidsproductiviteit als kwaliteit van de arbeid daarmee gebaat zijn. Sociale innovatie vindt zijn toepassing in economische sectoren zoals Leisure, Logistiek en Maintenance en Care in de bundeling van kennis in de regio in onder meer het Institute for Sustainability, het Center for Transitions in Leisure en het Tilburg Social Innovation Lab (TiSIL). TiSIL is een initiatief van vier instellingen voor hoger onderwijs in Hart van Brabant en draagt bij aan sociale innovatie door middel van de creatie, verspreiding en toepassing van interdisciplinaire kennis. De relatie wordt gelegd met kennisinstellingen in de Brainport. Andere voorbeelden van sociale innovatie in Hart van Brabant zijn:

- De samenwerking tussen gemeenten Gilze Rijen, Tilburg en Tilburg University, die heeft geleid tot de komst van Boeing naar de regio;
- De plannen voor een versnelde aanpak van de A58 door Zuidnet A58. Dit is een samenwerkingsverband van de provincie, gemeenten, Brabants-Zeeuwse Werkgevers (BZW) en regionale ondernemers;
- Het Zorg- en Veiligheidshuis, waarin gemeente, politie, openbaar ministerie en zorg- en welzijnsinstellingen samenwerken.
- De Stadscampus Spoorzone wordt gezien als icoon-project voor social innovation

De regio heeft een beleidsagenda verkeer en vervoer vastgesteld waarin een deel van de acties uit de Gebiedsagenda uitgewerkt en uitgevoerd worden.

Bereikbaarheid

Samenhangend OV-netwerk
Het samenhangend OV-netwerk bestaat uit internationale treinverbindingen, Programma Hoogfrequent Spoor, regionaal HOV-netwerk en knooppunten. Voor het internationaal vestigingsklimaat in Brabant zijn goede internationale treinverbindingen essentieel. Daarbij wordt door de regio prioriteit gegeven aan de HSL-shuttle Breda-Antwerpen-Brussel, de verbinding Roosendaal-Antwerpen, de verbinding Eindhoven-Düsseldorf en de verbinding Eindhoven-Aken en Eindhoven-Luik. De minister van IenM heeft overleg over de verbinding Breda-Antwerpen-Brussel met haar Belgische ambtgenoot. Voor de andere, niet-HSL-verbindingen is de nieuwe concessie voor het personenvervoer op het Hoofdrailnet van belang. In die concessie wil de minister een inspanningsverplichting voor de vervoerder opnemen om de landsgrensoverschrijdende verbindingen op een hoger kwaliteitsniveau te brengen.
Brabant start een onderzoek naar de consequenties/haalbaarheid van HSL-shuttles door Brabant. In het kader van het MIRT-onderzoek Brainport Avenue wordt de haalbaarheid van een nieuw station Eindhoven-Airport onderzocht. Daarnaast zijn de gemeente 's-Hertogenbosch en ProRail gestart met de voorbereiding van een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuw station 's-Hertogenbosch-Maaspoort.
De realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waardoor 'spoorboekloos treinreizen' mogelijk wordt op de spoorcorridors Amsterdam - Eindhoven en Den Haag - Eindhoven, is van cruciaal belang voor het verbeteren van de bereikbaarheid in Brabant. De aanleg van de nieuwe spoorbrug over de Dieze en ongelijkvloerse spoorkruisingen bij 's-Hertogenbosch is in uitvoering. Zorgpunt bij de uitvoering van PHS zijn de consequenties van de toename van het treinverkeer voor de externe veiligheid in de kernen die door het spoor worden doorsneden. Het Rijk is gestart met de Milieu-Effect-Rapportage voor de werken aan het spoor tussen Meeteren en Boxtel. Het Rijk beziet tevens de spoorproblematiek in Vught in samenhang met de problematiek van de N65.
Vanaf april 2011 is de Fyra treinverbinding Amsterdam - Breda in gebruik genomen. Met betrekking tot het verbeteren van de kwaliteit van de internationale treinverbindingen van Brabant naar België voert de minister van IenM overleg met haar Belgische ambtgenoot. Binnen het Europese project RoCk wordt gewerkt aan het verbeteren van de internationale treinverbindingen tussen Eindhoven - Düsseldorf en Eindhoven - Aachen.
In aanvulling op het spoornetwerk is gestart met de realisatie van een aantal HOV-verbindingen van grote regionale kernen zonder spoorstation (zoals Oosterhout, Veghel, Uden en Waalwijk) naar de centra en spoorstations van de grote steden. Voorts wordt in het MIRT-onderzoek Brainport Avenue in beeld gebracht wat nodig is om de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport (onder meer via spoor en HOV) te verbeteren.

Samenhangend wegennet
Om de bereikbaarheid op lange termijn te garanderen is het realiseren van een samenhangend hoofdwegennet en onderliggend wegennet in Brabant van groot belang. Het Rijk realiseert momenteel de verbreding van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en van de A4 Dinteloord - Bergen op Zoom. Daarnaast zijn afspraken in het BO MIRT gemaakt over de A27 Lunetten - Hooipolder, A58 Galder - Sint Annabosch, A58 Tilburg – Eindhoven en N65 's-Hertogenbosch - Tilburg. De provincie heeft in september 2012 in principe ingestemd met de voorfinanciering van de A58, waardoor de wegvakken Tilburg-Eindhoven en Sint Annabosch-Galder versneld kunnen worden gereconstrueerd. Het Rijk start in 2013 de MIRT-Verkenning N65 Vught-Haaren. Het MIRT-onderzoek A67 is afgerond. A67 knooppunt Leenderheide - Geldrop (1e fase) is onderdeel van het programma Beter Benutten en wordt op korte termijn verbreed. In Tilburg is in de zomer van 2013 het Tangentenstelsel rond de stad na jaren van gefaseerde aanleg gesloten.

Multimodaal goederenvervoer
De aanleg van de omlegging Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch en de reconstructie (fase 1) van het Wilhelminakanaal in Tilburg zijn gestart. De verouderde sluizen 4, 5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart zijn in 2012 vervangen door nieuwere grotere sluizen. Deze projecten dragen bij aan de vervulling van de ambitie om meer goederen over water te vervoeren. Rijk, provincie, gemeenten en regionaal bedrijfsleven hebben in het kader van het programma Beter Benutten afspraken gemaakt over het intensiveren van het gebruik van de Zuid-Willemsvaart. Rijk en regio voeren via de Taskforce Brabantroute overleg over het goederenvervoer per spoor en met name over de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen in de Brabantse steden. In Tilburg zijn de Railport Brabant op industrieterrein Loven en de containerhaven Vossenberg ontwikkeld. De aanbesteding van de haven Waalwijk, waarvoor het rijk €5 miljoen subsidie heeft gegeven, vindt in het najaar van 2013 plaats.

Slimme en duurzame mobiliteit
In de Brainport-regio Eindhoven zijn diverse pilots op gebied van slimme en duurzame mobiliteit in uitvoering. Het gaat daarbij om proeven met diverse innovatieve maatregelen (actuele multimodale reisinformatie, nieuwe coöperatieve systemen, navigatie- en parkeerverwijssystemen, rijtaakondersteuning, spitsmijden), waarmee het verkeers- en vervoersysteem optimaal wordt benut en waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verduurzamen van de mobiliteit. In het BO MIRT van najaar 2011 zijn afspraken gemaakt over de opname van een aantal van deze projecten in het landelijke programma Beter Benutten van het ministerie van IenM. Het accent in Brabant ligt op het oplossen van knelpunten in de Brainport Regio Eindhoven, de stedelijke regio's van Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch en de verbindende wegen tussen deze regio's. Het programma bevat maatregelen op het gebied van Intelligent Transport Systems, het verknopen van netwerken, verkeersmanagement en infrastructurele maatregelen. Het totale Brabantse pakket kost €102 miljoen. De regionale overheden en het bedrijfsleven dragen ruim €48 miljoen bij. De effecten van het programma moeten eind 2014 zichtbaar zijn.

De provincie stimuleert samen met andere overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en gebruikersorganisaties het gebruik van de fiets. 's-Hertogenbosch is door de lande-

lijke Fietsersbond uitgeroepen tot Fietsstad 2011. Noord-Brabant wil in 2020 dé fietsprovincie van Nederland zijn. Het programma 'Fiets in de Versnelling' is in uitvoering. Daarin staan drie actielijnen centraal: goede infrastructuur (verbindingen en stallingen), het verleiden van specifieke doelgroepen (forenzen en jeugd) om de fiets vaker te gebruiken en het verbeteren van de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Met subsidie van het Rijk is gestart met de realisatie van drie snelfietsroutes in Brabant: 's-Hertogenbosch - Oss, Eindhoven - Helmond en Eindhoven - Valkenswaard.

Quality of life

Centrale opgave binnen het thema quality of life is het ontwikkelen van een gevarieerd woon-, werk- en leefmilieu. Ingezet wordt op het bundelen van verstedelijking in de steden, het ontwikkelen van hoogstedelijke zones met ruimtelijke kwaliteit en het ontwikkelen van vitale dorpen. Er wacht een grote transformatie- en herstructureringsopgave in oude woonwijken, bedrijventerreinen en spoorzones.
Provincie en de vijf grote steden zijn het project #Brabant gestart met als doel het versterken van Brabant als kennis- en innovatieregio door het ontwikkelen en met elkaar verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en multimodale knooppunten. De analysefase van #Brabant is begin 2013 afgerond en de strategiefase is gestart.
De financieel-economische crisis heeft een sterke weerslag op de woningbouw en op de ontwikkeling van de spoorzones in de Brabantse steden. Nieuwbouw en herstructurering vinden in een (veel) lager tempo plaats dan aanvankelijk voorzien. Zo is de groei van de woningvoorraad afgenomen van bijna 12.000 woningen in 2009 naar slechts 7.200 woningen in 2010. In 2011 is het aantal in aanbouw genomen woningen fors teruggevallen tot niveaus die tot de laagste behoren sinds het begin van de economische crisis. Het aantal nieuwe initiatieven voor woningbouwprojecten stagneert, zowel in de huur- als de koopsector.
De groei van het aantal woningen blijft achter bij de provinciale behoefteramingen. Op grond van de bevolkingsprognose 2011 voor Brabant zal het aantal Brabanders nog groeien met ruim 100.000 naar 2,56 miljoen in 2035. Door de vergrijzing en de individualisering groeit vooral het aantal eenpersoonshuishoudens. De woningvoorraad in Brabant zal tussen 2011 en 2040 nog met ongeveer 160.000 woningen moeten toenemen (+15%) om de huishoudensgroei op te kunnen vangen en de bestaande woningtekorten terug te dringen. Dat betekent dat er de komende 10 tot 15 jaar een opgave ligt om jaarlijks ruim 10.000 nieuwe woningen te realiseren. Tegen 2040 bereikt de Brabantse woningvoorraad dan naar verwachting een maximum van bijna 1,2 miljoen woningen. In de regionale ruimtelijke overleggen (RRO's) zijn op basis van de nieuwe prognose in 2012 regionale afspraken gemaakt over de programma's voor wonen.

Duurzaamheid en energie

In West-Brabant ligt er een opgave voor het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV). Daarnaast liggen er in dit gebied goede kansen voor duurzame energievoorziening (en energietransitie). Verder lopen er discussies rond de ondergrond, zowel bij het Rijk (nieuwe structuurvisie op komst) als in Brabant, onder andere met betrekking tot schaliegas en de kernopslag net over de Belgische grens. Ook wordt gewerkt aan uitwerkingen met betrekking tot de 130-km-aanpak voor wegen in relatie met de doelstellingen Natura 2000 (Programmatische Aanpak Stikstof, PAS) en de positie van Agro & food (als uitvloeisel van de uitkomsten van de commissie-Van Doorn en commissie-Alders).
In Hart van Brabant krijgt energie verder vorm in het Energiepark Spinder en op het bedrijventerreinhaven Waalwijk.

Natuur en landschap

Met het akkoord tussen Rijk en provincies over de decentralisatie Natuur en het Investeringsbudget Landelijk Gebied is een verandering in gang gezet op het speelveld natuur en landschap. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang. Het Rijk heeft een eigen verantwoordelijkheid voor het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) ecologische hoofdstructuur, inclusief de Natura 2000-gebieden en de werelderfgoederen/stads- en dorpsgezichten. De provincies geven bij de inzet van middelen voor inrichting en beheer prioriteit aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit Natura 2000, de Kaderrichtlijn Water en de soortenbescherming. Provincies zijn bij de Nadere Uitwerking Rivierengebied en de Maaswerken ook verantwoordelijk voor beheer.
Met de vaststelling in september 2012 van *Brabant Uitnodigend groen* houdt de provincie haar natuurambitie overeind en kiest ervoor om het hele robuuste natuurnetwerk – de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de verbindingszones – af te maken. Al zal daarvoor iets meer tijd uitgetrokken worden (realisatie in 2027). De bedoeling is daarbij meer uit te gaan van natuurlijke processen in plaats van intensieve en dure beheersmaatregelen te nemen.
De provincie investeert verder in de periode 2011-2016 in totaal €56,2 miljoen in drie Landschappen van Allure: de Brabantse Wal, het Groene Woud en de Maashorst. De provincie heeft ook nieuw beleid vastgesteld voor het landelijk gebied: 'De transitie van stad en platteland, een nieuwe koers'. Binnen deze nieuwe koers werken overheden, burgers, ondernemers en hun organisaties nauwer samen om mooi en vitaal landelijk gebied te ontwikkelen tot een aantrekkelijke omgeving van de steden én als goede woon- en werkomgeving van burgers en ondernemers in het landelijke gebied
Op het gebied van leisure heeft de regio Hart van Brabant een Leisurekansenkaart vastgesteld. De regio werkt aan een Vitaal Leisure Landschap. Samenwerking tussen ondernemers, overheden en onderwijs om het nu al onderscheidend landschappelijk casco te versterken en duurzaam aantrekkelijker te maken en houden door samen te werken met nieuwe ecomomische leisuredragers en -alllianties.

Bijlage 2 Overzicht van gebruikte afkortingen

AFC	Agro Food Cluster
ANWB	Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB
AVO	Ambtelijk Vooroverleg
BIC	Brainport Innovatie Campus
BO	Bestuurlijk overleg
BOM	Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij
BZOB	Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant
DDW	Dutch Design Week
DIC	Duurzaam Industriepark Cranendonck
DINALOG	Dutch Institute for Advanced Logistics
DITCM	Dutch Integrated Testsite Cooperative Mobility
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EHS	Ecologische Hoofd Structuur
FOC	Fashion Outlet Centre
FTPB	Food Technology Park Brainport
GDC	Goederendistributiecentrum
GGA	Gebiedsgerichte Aanpak
HBO	Hoger Beroepsonderwijs
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
HOWABO	Hoogwaterbescherming 's-Hertogenbosch
HSL	Hoge Snelheids Lijn
HTAC	High Tech Automotive Campus
HTCE	High Tech Campus Eindhoven
IC	Intercity
IMEC	Interuniversitair Micro-Elektronica Centrum
IPO	Interprovinciaal Overleg
ITS	Intelligente Transport Systemen

KBS	Klimaatbestendige steden
KIC	Knowledge & Innovation Community
KVL	Koninklijke Verenigde Leder
MBO	Middelbaar beroepsonderwijs
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MMC	Máxima Medisch Centrum
NS	Nederlandse Spoorwegen
OV	Openbaar vervoer
P&R	Park & Ride
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
RDC	Regional Distribution Center
RIS3	Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation
ROC	Regionaal Opleidingscentrum
RRO	Regionaal Ruimtelijk Overleg
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallatie
SBZWN	Strategic Board Zuidwest-Nederland
SRE	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TEN-t	Trans European Network-transport
TNLGH	Transnationaal Landschap De Groote Heide
TOP Bra-bant	Toeristisch Ondernemers Platform Brabant
TU/e	Technische Universiteit Eindhoven
UvT	Universiteit van Tilburg
VAL	Value Added Logistics
VAR	Verkening Rotterdam-Antwerpen

VAS	Value Added Service
VDSL2	Very High Speed Digital Subscriber Line 2
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WO	Wetenschappelijk Onderwijs
ZLTO	Zuidelijke Land- en Tuinbouw Organisatie

Gebiedsagenda Limburg

Actualisatie 2012

Inhoud



Naast hoogopgeleide kenniswerkers voor de topsectoren, heeft Limburg in de toekomst behoefte aan werkers in de zorg, de land- en tuinbouw, het MKB en het toerisme.

De regio moet met minder mensen dezelfde welvaart zien te houden.

1 / Inleiding

Doel en totstandkoming van de Gebiedsagenda

De provincie Limburg is een gebied met economische potenties van nationaal belang, die echter tegelijkertijd worden bedreigd door een aantal specifieke problemen. Om de potenties te benutten en de problemen te ondervangen, is een gezamenlijke inspanning nodig van Rijk, regio en gemeenten. Deze Gebiedsagenda biedt daarvoor de basis. Het is een gezamenlijk product van het bestaande beleid van genoemde overheden met een fysiek-ruimtelijke inslag. Geen nieuw beleid dus, maar een inventarisatie van de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau. Het gaat daarbij om grootschalige fysiek-ruimtelijke en ruimtelijk-economische veranderingen waarbij minimaal twee overheidslagen actief zijn betrokken.

De Gebiedsagenda is geen besluit om programma's of projecten te gaan uitvoeren. Het is in de meest letterlijke zin van het woord een 'agenda': ze bevat de onderwerpen die de deelnemende partijen belangrijk vinden voor nader overleg. Min of meer een praatstuk dus dat garandeert dat Rijk en regio in het overleg de belangrijkste thema's bij de horens vatten. Ook ontstaat zo meer inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau, zodat de plannen beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Het nader overleg heeft plaats in het bestuurlijk MIRT-overleg. Hierin worden straks de keuzes gemaakt en maken partijen (financiële) afspraken over concrete projecten. De Gebiedsagenda is hierbij een belangrijk hulpmiddel.

De minister hecht groot belang aan de gebiedsagenda's. In juni 2012 schreef zij aan de Tweede Kamer: 'In de geactualiseerde gebiedsagenda's zal scherper worden gekozen voor die integrale gebiedsopgaven waar nationale en regionale belangen elkaar versterken en Rijk en regio elkaar met voorrang nodig hebben. Deze prioritering in de integrale gebiedsopgave zal mede als basis dienen voor de door te voeren bezuinigingen op de MIRT-programmering.'

In de Gebiedsagenda worden vanuit een lange termijnperspectief (de centrale ambitie) kernambities gedefinieerd, die per integrale gebiedsopgave leiden tot 'mogelijke' projecten. De in bijlage 1 opgenomen projecten hebben dan ook het karakter van een voorraadagenda. De meeste projecten zijn nog niet uitvoerig getoetst op hun bijdrage aan de integrale gebiedsopgaven. Deze gedetailleerde toets valt buiten het kader van de Gebiedsagenda. Via het BO-MIRT kan waar nodig een MIRT-onderzoek of MIRT-verkenning worden gestart, als er sprake is van een mogelijke (financiële) betrokkenheid van het Rijk. Dit conform het MIRT-spelregelkader. Andere projecten, waarbij het Rijk niet is betrokken, dienen eveneens onderling te worden gewogen en beoordeeld op hun bijdrage aan de integrale gebiedsopgaven. Buck Consultants International heeft hiervoor een bruikbare instructie geschreven.[1]

De eerste Gebiedsagenda Limburg dateert uit oktober 2009. Het voorliggende document is de tweede versie. Het nieuwe rijksbeleid voor ruimte en mobiliteit, met de toegenomen beleidsruimte voor decentrale overheden, is uitgangspunt. Met de vaststelling van de SVIR (Structuurvisie voor Infrastructuur en Ruimte) in april 2012 is een groot deel van de verantwoordelijkheid voor het ruimtelijk beleid verschoven van het Rijk naar decentrale overheden. Meer dan de vorige versie is deze Gebiedsagenda dan ook geschreven vanuit de regionale verantwoordelijkheid, waarbij de provincie het voortouw heeft. Alleen daar waar ook nationale belangen in het geding zijn, is een rol weggelegd voor het Rijk. De doorvertaling van deze decentralisatie naar provinciaal beleid moet zijn beslag krijgen in het nieuwe POL2014 (Provinciaal Omgevingsplan Limburg). De in juni 2012 vastgestelde Agenda POL2014 geeft hier richting aan.

Nadat over de voorliggende Gebiedsagenda in het bestuurlijk najaarsoverleg MIRT overeenstemming is bereikt, vormt deze in de komende paar jaar de basis voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover.

1_BCI, Gebiedsagenda's, naar een nieuwe werkwijze, Nijmegen/Delft, juni 2011.

Leeswijzer

Deze Gebiedsagenda bestaat uit een kaart met een toelichtende tekst. De tekst is als volgt opgebouwd.
- Hoofdstuk 2: waardoor onderscheidt Limburg zich van andere regio's? Wat maakt dat Limburg in het fysiek-ruimtelijke beleid andere accenten legt of moet leggen?
- Hoofdstuk 3: welke nationale opgaven ziet het Rijk weggelegd voor Limburg?
- Hoofdstuk 4: wat is de centrale ambitie van Limburg zelf? Welke zijn de kernambities en provinciale taakvelden? Op welke zaken wordt gefocust om de kansen te grijpen en de bedreigingen op te heffen?
- Hoofdstuk 5: in welke gebieden in Limburg concentreren zich de voornaamste opgaven in de komende jaren?
- Bijlage 1: welke projecten vloeien daaruit voort, in welk stadium verkeren zij (reeds gerealiseerd, lopend of nog te starten) en welke partijen zijn erbij betrokken?

De scheiding tussen hoofdtekst en bijlage heeft een reden. De hoofdtekst zal gedurende enkele jaren zijn geldigheid behouden. De projectentabel is dynamischer van aard: tussentijds kunnen gerealiseerde projecten worden af-gevoerd, er kunnen nieuwe projecten worden toegevoegd, de projectbeschrijving kan veranderen. Dit alles zonder dat de hoofdtekst veranderd hoeft te worden.

Het voornemen is om jaarlijks, voorafgaand aan het BO-MIRT, de bijlage met projecten te actualiseren.

Een regio met kansen en uitdagingen

De provincie Limburg neemt in Nederland een bijzondere positie in. Enerzijds is het gebied, vanuit de Randstad gezien, perifeer gelegen. De grens met de buurlanden Duitsland en België is ruim drie keer zo lang als die met de naburige Nederlandse provincies Noord-Brabant en Gelderland. Anderzijds ligt Limburg, bezien op de grotere Europese schaal, juist strategisch op een gunstige plaats, als onderdeel van sterke economische netwerken als de Technologische Topregio Eindhoven-Leuven-Aken (TTR- ELAt) en Brainport 2020. Stedelijke centra als Amsterdam, Rotterdam, Luik, Brussel, Antwerpen, Aken, Keulen, Düsseldorf, Parijs en Londen liggen binnen enkele uren reisafstand.

Met deze uitstekende internationale ligging en de grote landschappelijke kwaliteiten heeft Limburg in potentie een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en een woon-klimaat dat inwoners een goede kwaliteit van leven biedt. Het gebied kan verder uitgroeien tot een internationale top-regio op het vlak van de kenniseconomie, met de potentie zich te ontwikkelen tot een belangrijke groeimotor van ons land. In weerwil van deze kansen moet tegelijkertijd worden vastgesteld dat Limburg nog te weinig economische dynamiek kent. Er is sprake van een (dreigende) krimp en veranderende samenstelling van de bevolking, met gevolgen voor de woningmarkt en de vraag naar voorzieningen. Hierdoor komt ook de omvang van de beroepsbevolking onder druk te staan. De kansen, die de internationale ligging biedt, worden nog onvoldoende benut. Ook is een kwalitatieve verbetering van de woning-voorraad nodig, vooral in de meer verstedelijkte delen van Limburg. Er ligt voorts een belangrijke uitdaging in de sfeer van het water: de bescherming in het Maasdal tegen wateroverlast, het op peil houden en waar nodig brengen van de waterkwaliteit en het in evenwicht brengen van de droogte- en wateroverschotten in Noord- en Midden-Limburg. De regio staat al met al voor de uitdaging om met minder mensen het niveau van welzijn en welvaart te behouden.

Het Rijk onderkent het belang van Limburg. Het Rijk heeft Zuidoost-Nederland aangewezen als de Brainport Zuidoost-Nederland, de belangrijkste toptechnologie-regio van ons land. Dit is verwerkt in de SVIR en het topsectorenbeleid. Met de beide mainports behoort Zuidoost-Nederland daarmee tot de drie belangrijkste eco-nomische gebieden van Nederland. Limburg is onderdeel van deze Brainport, een regio dus met grote potenties.

Brainport 2020

De feiten tonen aan dat de positie van Brainport 2020 nu al sterk is. Brainport huisvest 18% van de Nederlandse bevolking, maar zorgt voor 54% van alle patenten, 35% van de vaderlandse export, 25% van alle buitenlandse investeringen en 45% van alle investeringen in *research and development.* Daarmee behoort het gebied nu al tot de sterkste en meest innovatieve economische regio's in Europa, met werk voor nagenoeg iedereen. In het programma Brainport 2020 gaat Zuidoost-Nederland de komende jaren voor een plek in de top 3 in Europa (en top 10 in de wereld).

Legenda kaart Gebiedsagenda Limburg

Stedelijke regio met topsectoren
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Versterking economisch profiel

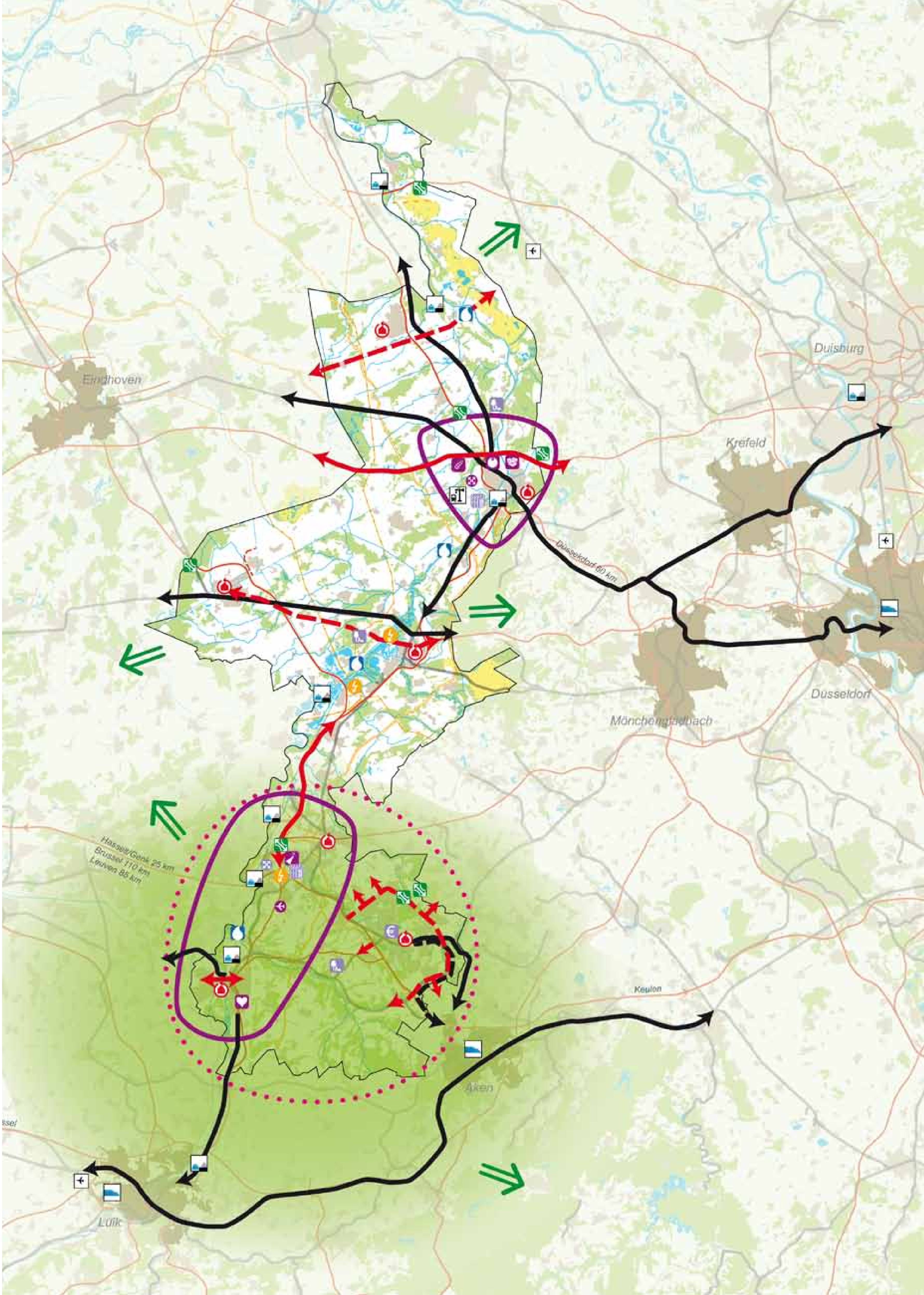
- Topsectoren (nationaal)
  - Agro & Food
  - Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
  - Life Sciences & Health
  - Chemie en materialen
  - Logistiek (Venlo)
  - Maastricht-Aachen-Airport
  - Multimodaal knooppunt Noord-Limburg
  - Multimodaal knooppunt Zuid-Limburg
- Ondersteunende sectoren (regionaal)
  - High Tech Systemen & Materialen
  - Vrijetijdseconomie (incl. retail)
  - Financieel administratief cluster
  - Luchthaven buitenland
  - HSL - station

Bereikbaarheid

- Weg (nationaal)
  - A2 structurele verbreding Het Vonderen-Kerensheide
  - A67
  - Ruimtelijke Mobiliteitspakket Maastricht Noord (RMP)
  - N297n-B56-A46
- Weg (regionaal)
  - Buitenring Parkstad Limburg (BPL)
  - N280 Weert-Roermond
  - N270
  - Randweg Nederweert N266
- Spoor
  - HST-connect Düsseldorf (personen)
  - Eindhoven-Venlo-Duisburg (goederen)
  - HST-connect Aken
  - HST-connect Maastricht-Luik
  - Elektrificatie/verdubbeling Heerlen-Herzogenrath
  - Maaslijn
  - IJzeren Rijn
  - Hasselt-Maastricht
  - Avantislijn (regionaal)
  - Railterminal Venlo
- Havens
  - Wanssum, Venlo, Maasbracht, Born, Stein
  - Gennep en Maastricht
- Energie
  - Electriciteitscentrale (bestaand/nieuw)
  - Hoogspanningsleiding (nog niet op kaart)
  - Buisleidingen (nog niet op kaart)

Kwaliteit van leven

- Verstedelijking/herstructurering
  - **Met rijksbijdrage**
    (Belvédère,Maankwartier,Maastricht NO, Heerlen MSP, Hoensbroek, Brunssum, Vrieheide, Kerkrade West)
  - **Zonder rijksbijdrage**
    (Zitterd-revisited, Tass, emplacement Venlo, Venray Brükske, Roermond Donderberg/Tegelarijveld, Weert Centrum)
- Natuur/landschap/cultuurhistorie
  - Nationale parken
  - Drielandenpark
  - Groene verbinding
  - Natuurbrug
- Programma Maas
  - Grensmaas
  - Zandmaas
  - Ooijen-Wanssum
  - Maasplassen



Van de zes achterlandknooppunten heeft de Greenport Venlo de meest strategische ligging ten opzichte van het internationale knooppunt Duisburg.

Met steden als Luik, Aken en Hasselt is de Euregio Maas-Rijn een dichtbevolkt gebied met een in potentie grote interne markt voor producenten en consumenten.

2 / Wat maakt Limburg anders: grensligging en demografische ontwikkeling

Limburg onderscheidt zich door twee aspecten – de grensligging en de demografische ontwikkelingen – van de andere regio's en provincies in Nederland. Beide aspecten maken dat de opgave in Limburg een specifiek karakter heeft.

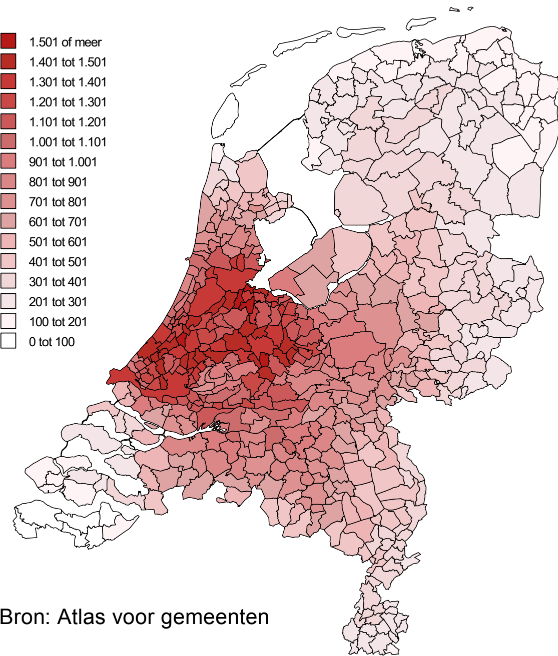
Grensligging: van belemmering naar kans

Europa richt het vizier steeds meer op de ontwikkeling van sterke regio's, ook over landsgrenzen heen. Dat is de manier waarop de Europese Unie via versterking van de zogeheten 'territoriale cohesie' Europa aan elkaar wil laten groeien, als het 'Europa van de regio's'. Voor Limburg biedt dit grote kansen. Samen met de buurregio's in België en Duitsland kan de provincie werken aan concrete maatregelen die inhoud geven aan deze Europese gebiedsontwikkeling en die het leven, wonen en werken van Europese burgers kunnen verbeteren. Zo is er in Limburg sprake van een relatief grote grenspendel (mensen die in een ander land wonen dan waar ze werken) en van grensoverschrijdende koopstromen van vele honderden miljoenen euro's. Onderwijsinstellingen aan weerszijden van de grens werken steeds meer samen.
Het is de opgave om de bestaande grenzen op het gebied van onder meer regelgeving, fiscaliteit en taal, die nog steeds een rem vormen op het over de grens werken en volgen van opleidingen, te slechten. Om dit mogelijk te maken, is het noodzakelijk de bestaande infrastructuur en verbindingen van openbaar vervoer te verbeteren. De aanbevelingen van de Commissie Hermans wijzen hierbij de weg. Limburg zal dan ook actief participeren in de zogeheten GROS-activiteiten (GRensOverschrijdende Samenwerking, onder coördinatie van het ministerie van BZK).

De potenties van een arbeidsmarkt waarin grenzen geen belemmering meer vormen, worden in de onderstaande figuren helder in beeld gebracht. Als de banen in het buitenland worden meegeteld (kaart 1), is het aantal banen die liggen binnen het bereik van gemeenten veel hoger dan wanneer het buitenland niet meetelt (kaart 2).
De grenzen spelen voorlopig nog wel degelijk een rol. Limburg en het aangrenzende buitenland ontwikkelen zich in toeristisch opzicht en ook als woningmarkt steeds meer tot één gebied. Op de arbeidsmarkt en in het volgen van onderwijs blijven de grenzen daarentegen een obstakel. De verbinding met de regio Eindhoven en verder gelegen Nederlandse steden blijft daarom voorlopig de interessantse als het gaat om scholing en bereikbare banen.

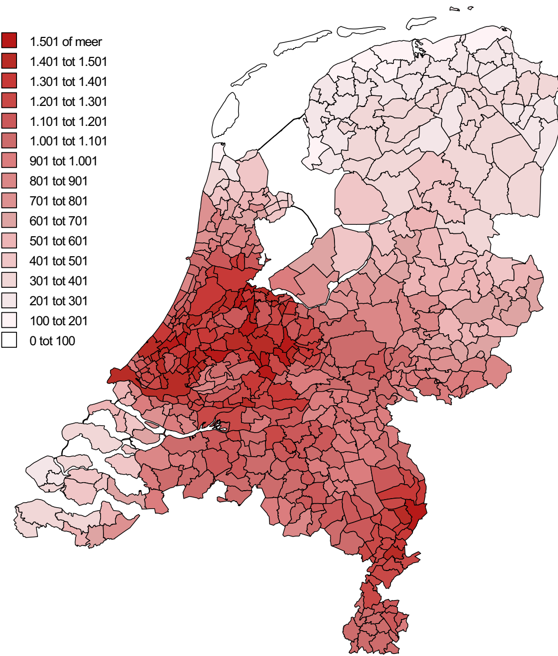
In Zuid-Limburg biedt de Euregio Maas-Rijn grote potentiële ontwikkelingskansen die nu nog te veel achter de genoemde grenzen verborgen blijven. Met steden als Luik, Aken en Hasselt is het een dichtbevolkt gebied met een in potentie grote interne markt voor producenten en consumenten. Om de groeikansen te benutten, is het noodzakelijk het MAHHL-gebied (Maastricht, Aken, Heerlen, Hasselt, Luik), samen met Sittard-Geleen en

Kaart 1: Bereikbaarheid van banen vanuit de gemeente, banen in het buitenland tellen **niet** mee.



Bron: Atlas voor gemeenten

Kaart 2: Bereikbaarheid van banen vanuit de gemeente, banen in het buitenland tellen **wel** mee.



Genk, economisch en infrastructureel sterker te verknopen. Door het aantal relaties over de grens te vergroten, ontstaat meer massa. Massa die zeker in een situatie van krimp nodig is om de interne markt daadwerkelijk gestalte te geven.

Midden- en Noord-Limburg vormen samen een relatief dunbevolkt tussengebied, met een strategisch gunstige ligging op de internationale oost-west-as tussen de Randstad, Antwerpen en het technologische centrum Eindhoven enerzijds en het Europese achterland anderzijds (een Europese 'TEN-t corridor'). Venlo is een belangrijke logistieke hotspot op deze as. Hier biedt de grote externe markt stimulansen voor de doorontwikkeling van bedrijvigheid, zowel binnen als buiten de agrofoodsector. Dit geldt des te sterker nu het goederenvervoer de komende decennia naar verwachting nog flink zal toenemen, gelet ook op de verwachte ontwikkelingen op de tweede Maasvlakte.

Demografische ontwikkeling

Zuid-Limburg heeft als eerste regio in Nederland te maken met een sterke afname van de bevolking. Anders dan andere 'topkrimpgebieden' in ons land (Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Oost-Groningen) is Zuid-Limburg het enige sterk verstedelijkte gebied dat krimpt. De krimp manifesteert zich op dit moment het sterkst in Parkstad Limburg. De daling van het aantal inwoners en huishoudens is op zich echter niet het grootste probleem. Veel meer is dat de verandering in de samenstelling van de bevolking en huishoudens (meer ouderen door vergrijzing, minder jongeren door ontgroening). Dit heeft grote gevolgen voor het nadenken over en ingrijpen in zaken als woningbouw, groen en blauw, arbeidsmarkt, mobiliteit en voorzieningen. De daling van de bevolking is vooral een gevolg van het sterfteoverschot. De inkomende en uitgaande migratiestromen zijn nog steeds in balans, waarbij een licht negatief binnenlands migratiesaldo wordt gecompenseerd door een licht positief buitenlands saldo. Er is wel sprake van enige selectiviteit in de migratiestromen: er vertrekken relatief meer jongeren (tussen 15 en 30 jaar), er vestigen zich relatief meer personen en huishoudens, al dan niet met kinderen, in de leeftijdscategorie boven 30 jaar. Uit onderzoek van NICIS ('Hoger opgeleiden in grote steden in Nederland: brain drain of brain gain') blijkt dat er geen sprake is van een *brain drain* vanuit Maastricht.

De daling van de bevolking in Zuid-Limburg (Parkstad Limburg voorop) leidt nu al tot woningoverschotten en sluiting van scholen. Hier zijn nauwelijks meer inkomsten te verwachten uit aanvullende woningbouw, nieuwe bedrijventerreinen of kantoorlocaties. Er zal netto meer moeten worden gesloopt dan gebouwd. Scholen zullen moeten worden gesloten of samengevoegd. Dit maakt ruimtelijke ingrepen in het gebied gecompliceerd en moeilijk financierbaar. Daar komt bij dat de aanpak op regionaal niveau vorm moet krijgen, om te voorkomen dat steden elkaar gaan beconcurreren en er spanning ontstaat tussen de steden en de dorpen in het Heuvelland. Er is al jaren sprake van een daling van de potentiële beroepsbevolking, een forse bedreiging voor de economische ontwikkeling. Bij een stagnerende beroepsbevolking zal de regio dus de arbeidsparticipatie moeten verhogen en arbeidskrachten van buiten moeten aantrekken.

Er is een verschil in het tempo waarin de steden in Zuid-Limburg te maken krijgen met krimp. Steden kunnen bij de aanpak van elkaar leren en ook dat maakt samenwerking onontbeerlijk. De strategische basis hiervoor is gelegd in het Kompas voor samenwerking in Zuid-Limburg, het strategisch ontwikkelingsprogramma Zuid-Limburg, dat mede is ondertekend door de minister van BZK (namens het Kabinet).

In Midden- en Noord-Limburg is nu nog geen sprake van een afname van de bevolking, maar de demografische omslag is ook hier op termijn te verwachten (in Midden eerder dan in Noord). Vandaar dat deze regio's zijn aangewezen als 'anticipeergebieden', die zich moeten voorbereiden op de demografische omslag. De toename van de potentiële beroepsbevolking (15- tot 65-jarigen) is in Midden en Noord al tot stilstand gekomen. De verdere ontwikkeling van een gebied als Greenport Venlo, dat ook nationaal wordt gezien als een economisch brandpunt van de eerste orde, kan alleen slagen als er voldoende arbeidspotentieel is. Om een goed antwoord te kunnen bieden aan de voorziene sterke groei van het aantal arbeidsplaatsen en de daarmee samenhangende vraag naar woonruimte moeten er daarom nieuwe, aantrekkelijke woonmilieus worden geschapen, inclusief goede (grensoverschrijdende) openbaar vervoersverbindingen. Door huishoudensverdunning neemt het aantal huishoudens in Midden- en Noord-Limburg nog toe tot circa 2025. Er is nog (enige) ruimte voor aanvullende nieuwbouw. De inkomsten hieruit moeten optimaal worden ingezet voor de herstructurering en kwalitatieve verbetering van bestaande wijken en de (her)ontwikkeling van nieuwe woongebieden.

De huidige (Zuid) en toekomstige (Midden en Noord) krimp in Limburg werkt door in alle gebiedsontwikkelingen en projecten. Ze kan bedreigend zijn (bijvoorbeeld door de kwantitatieve en/of kwalitatieve tekorten in het arbeidsaanbod), maar Limburg gaat voor de kansen van de demografische omslag. De provincie kan en wil op dit gebied een voorloperspositie in Nederland innemen. Krimp heeft nationale aandacht. Er zijn adviezen uitgebracht door het Topteam Krimp (Dijkstal/Mans) en de Commissie Deetman. Hierin wordt Parkstad Limburg gezien als een proefregio voor herstructureringsopgaven in gebieden met bevolkingsdaling. Met de ervaringen die in Parkstad worden opgedaan, kan de rest van ons land in de nabije toekomst haar voordeel doen. Limburg wil dan ook op een innovatieve manier de demografische omslag tegemoet treden.

De regionale aanpak voorkomt dat steden elkaar beconcurreren en dat er spanning onstaat tussen steden en dorpen.



Meer gebruik maken van de potentie van Midden-Limburg in de sfeer van leisure.

Rijk en regio overleggen vooraf over investerings-voornemens op het gebied van ruimte of mobiliteit om zo maximaal rendement te bereiken.

3 / Rijksvisie

Volgens de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ziet het Rijk met betrekking tot Limburg de volgende nationale opgaven:

- verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van het gebied via weg, water, spoor en lucht;
- versterken van de primaire waterkeringen (door middel van het hoogwaterbeschermingsprogramma) en uitvoeren van het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren uit het Deltaprogramma;
- tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) Ecologische Hoofdstructuur (EHS), inclusief de Natura 2000-gebieden, en ontsnipperen van de rijks- en provinciale infrastructuur in de EHS en POG (Provinciale ontwikkelingszone groen);
- ruimtelijk mogelijk maken van het (internationaal) buisleidingnetwerk vanuit Rotterdam en Antwerpen naar Chemelot en het Roergebied (zie bijlage 2);
- uitvoeren van een MIRT-onderzoek naar het goederenvervoer over het spoor op de lange termijn;
- uitvoeren van een MIRT-onderzoek naar de ruimtelijk-economische en infrastructurele opgaven rond de Greenport Venlo.

In de SVIR is tevens vastgelegd: ‘Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan de regionale opgaven, vraagt dit om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Het Rijk maakt met de regio integrale afspraken voor alle ruimtelijke en mobiliteitsonderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT, aan de hand van de Gebiedsagenda’s.’ Concreet betekent dit dat als het Rijk en de regio investeringsvoornemens hebben op het gebied van ruimte of mobiliteit die elkaars belangen raken, zij vooraf overleggen over de afstemming daarvan, om zo een maximaal rendement te behalen.

Voor het Limburgse deel van de Brainport Zuidoost-Nederland ambieert het Rijk het inzetten op de samenhangende en elkaar versterkende ontwikkeling van de topsectoren Chemie/materials (Sittard-Geleen), Life Sciences & Health (Maastricht), Logistiek, Agrofood/Tuinbouw en Uitgangsmaterialen (Greenport Venlo). Daarnaast wil het Rijk dat er kansen worden geboden aan de sectoren High Tech Systems en Nieuwe Energie. Het Kabinet heeft een en ander nader uitgewerkt in zijn reactie op het rapport Brainport 2020. Hierin onderschrijft het Kabinet de ambitie, visie en daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda. Het Kabinet geeft tevens aan hoe het Rijk zal bijdragen aan de uitvoering van de Brainport 2020-agenda op de vier in het rapport onderscheiden domeinen: *people, technology, business en basics.* Voor de Gebiedsagenda Limburg, die gericht is op fysiek-ruimtelijke randvoorwaarden voor het realiseren van de integrale gebiedsopgaven, is met name de rijksreactie op het domein *basics* van belang. Het Rijk zet vooral in op het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid via onder meer weg, spoor en lucht. Decentrale overheden hebben het voortouw voor een goed woon-en werkklimaat en een voldoende kwalitatief aanbod van groen, cultuur en sport. Voor de Brainport zal in samenwerking met de regionale partners een urgentieaanpak worden uitgewerkt, in combinatie met het Beter Benutten van de infrastructuur. Voor de A67 zijn procesafspraken gemaakt. Het Rijk zal met de decentrale overheden de gevolgen uitwerken van een mogelijke aanpak voor het handhaven, verbeteren en realiseren van spoorverbindingen met de ICE-stations in Düsseldorf, Aken en Luik.



Moet elders in het land het woningtekort worden beperkt, in delen van Limburg is het vooral zaak om het woningoverschot niet te ver te laten oplopen.

In de hoogwaardige, internationaal georiënteerde kenniseconomie van 2030, moeten het excellente vestigings-klimaat en een uitstekende kwaliteit van leven elkaar versterken.

4 / Regionale visie: lange termijn perspectief, kernambities en provinciale taakvelden

Lange termijn perspectief

Voor de lange termijn (zie ook bijlage 3) heeft Limburg als centrale ambitie het behouden en versterken van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven. Limburg wil in 2030 via een duurzame transitie verder zijn uitgegroeid tot een hoogwaardige, internationaal georiënteerde kennis-economie, waarbij een excellent vestigingsklimaat en een uitstekende kwaliteit van leven elkaar versterken. Hierbij heeft Limburg gebruikgemaakt van de unieke grensligging tussen België en Duitsland en van de centrale ligging tussen (inter)nationale metropolitane (kennis)agglomeraties. Ook heeft de regio slim ingespeeld op de demografische ontwikkeling.

In het provinciale Coalitieakkoord 2012-2015 is het lange termijnperspectief nader uitgewerkt in vier kernambities. We citeren: ‘We kiezen voor investeringen in een leef- en vestigingsklimaat, waarin de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen (zowel fysiek, digitaal als bestuurlijk) onze kernambities vormen. Deze kernambities willen we in evenwichtigheid en samenhang verwezenlijken.’

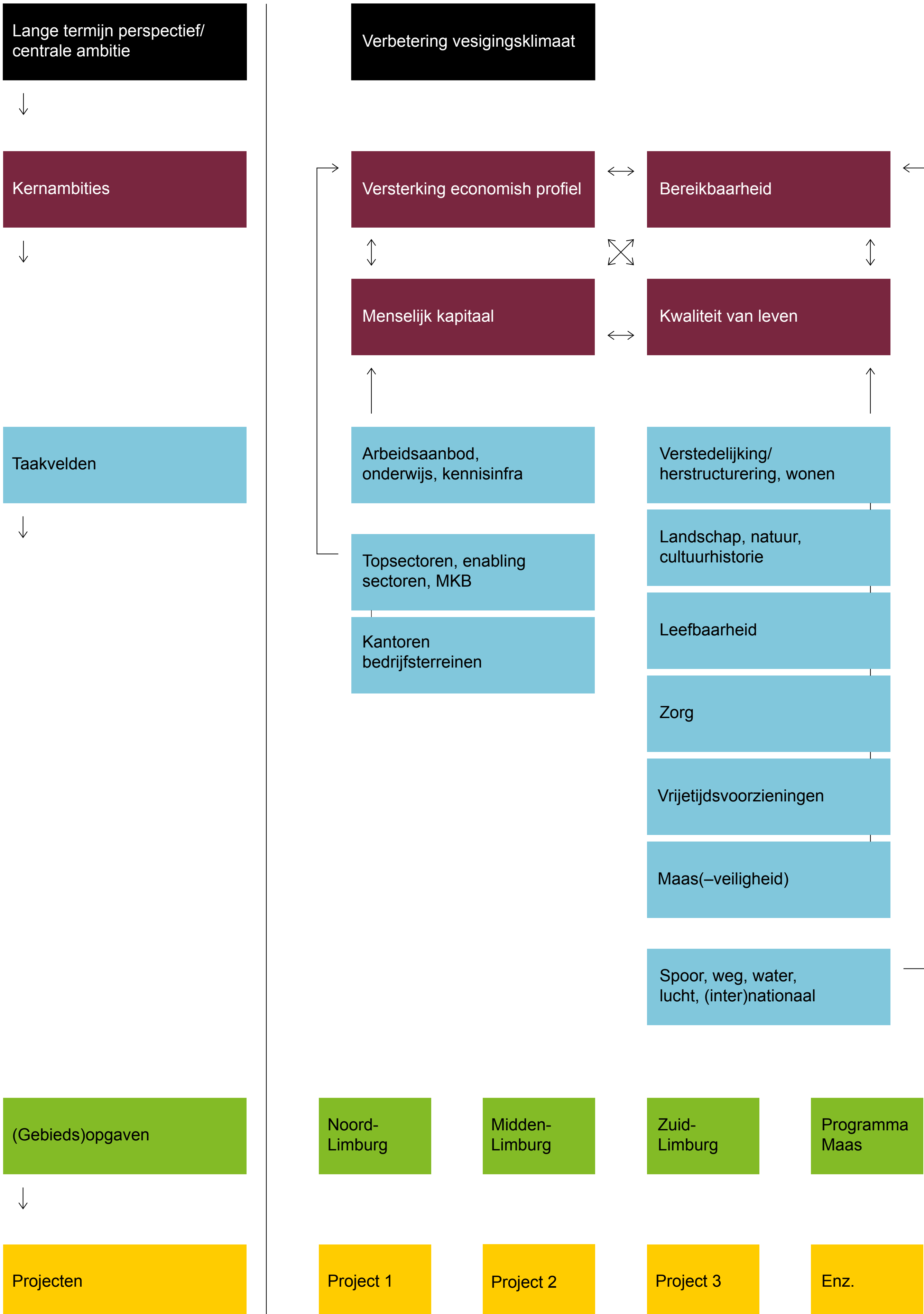
In dit hoofdstuk worden de kernambities verder uitgewerkt. De ambities hangen zoals gezegd nauw met elkaar samen. Voor een nadere uitleg van de relaties verwijzen we naar pagina 26 waarin de samenhang tussen het lange termijn perspectief, de kernambities en de provinciale taakvelden [2] in een schema wordt weergegeven.

De samenhang schematisch weergegeven

In het hierna volgende schema staat in de linkerkolom de werkwijze in deze Gebiedsagenda: het lange termijn perspectief c.q. de centrale ambitie wordt uitgewerkt in kernambities. De provincie kan via maatregelen op de taakvelden invloed uitoefenen op het realiseren van de kernambities. In het verband van deze Gebiedsagenda gaat het daarbij nadrukkelijk alleen om maatregelen met een fysiek-ruimtelijke en ruimtelijk-economische component. De beïnvloeding op de taakvelden krijgt concreet gestalte in de (gebieds)opgaven en die monden tot slot, onderin de kolom, uit in projecten.

Het rechterdeel van het schema maakt inzichtelijk dat het nastreven van de ene ambitie ook bijdraagt aan het realiseren van andere ambities. Ook wordt duidelijk welke taakvelden bijdragen aan welke ambities. Zo ontstaan tal van dwarsverbanden. Maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren, dragen bijvoorbeeld ook bij aan een versterking van het economisch profiel, maar ook aan het menselijk kapitaal en de kwaliteit van leven. Het schema laat zien dat de opgave in Limburg niet is gediend met het nemen van geïsoleerde maatregelen op slechts één gebied of voor slechts één ambitie.

2 / De taakvelden zijn de terreinen waarop de provinciale taken en verantwoordelijkheden liggen.



Vier kernambities

Versterking van het economisch profiel
Limburg staat voor de strategische opgave om door te groeien naar een internationaal georiënteerde hoogwaardige kenniseconomie. Daarvoor zet de regio in de eerste plaats in op de samenhangende en elkaar versterkende ontwikkeling van de aanwezige topsectoren Chemie/ materials (accent in Sittard-Geleen), Life Sciences & Health (accent in Maastricht), Agrofood/Tuinbouw en Uitgangsmaterialen (accent in Greenport Venlo) en Logistiek. Daarnaast fungeren de sectoren Logistiek, Vrijetijdseconomie (inclusief detailhandel), Financiën en Administratie, High Tech Systems en Nieuwe Energie als belangrijke ondersteunende sectoren ('enablers') voor de topsectoren. Dit geheel van (top)sectoren is stevig geworteld in (en grotendeels voortgekomen uit) een sterke maakindustrie. De inzet op meerdere groeimotoren waaronder de Chemelotcampus, de Maastrichtse Healthcampus en het cluster Greenport/Klavertje 4 zorgt daarbij voor meerwaarde, en de overheid kan hieraan bijdragen door onder meer mee te investeren in vastgoed en fysieke en kennisinfrastructuur. Zij doet dit in nadrukkelijke samenwerking in triple helix-verband met onderwijs-/onderzoeksorganisaties en met het bedrijfsleven. Gezamenlijk gedragen uitwerking van de Brainport 2020-filosofie wordt geïmplementeerd in N-Limburg (via Greenport Venlo), M-Limburg (via Hoge Dunk/Ontwikkelingsmij Midden-Limburg) en Z-Limburg (via Limburg Economic Development LED).

Limburg wil op deze manier uitgroeien tot één grote kennisregio, samen met Zuidoost-Brabant (in de Brainport Zuidoost-Nederland) en het aangrenzende buitenland (de buurregio's in de ELAt-driehoek). De inzet op meerdere groeimotoren waaronder de Chemelotcampus, de Maastrichtse Healthcampus en het cluster Greenport/Klavertje 4 zorgt daarbij voor meerwaarde, en de overheid kan hieraan bijdragen door onder meer mee te investeren in vastgoed en fysieke en kennisinfrastructuur. De logistieke sector (zie hierna onder Bereikbaarheid) is niet alleen voorwaardenscheppend voor de ontwikkeling van de industrie, maar schept ook nieuwe bedrijvigheid in de distributie en andere toegevoegde waarde op logistiek vlak. Naast en in samenhang met de grote spelers in de (top)sectoren leveren de maakindustrie en het Midden- en Kleinbedrijf een belangrijke bijdrage aan het gewenste economische profiel van Limburg.

De ruimtelijke investeringen in het kader van de Gebiedsagenda moeten de fysieke randvoorwaarden scheppen om de noodzakelijke transitie te kunnen maken. In dit verband ligt er ook een opgave op het gebied van (de herstucturering van) bedrijventerreinen en kantoorlocaties.

Bereikbaarheid: robuuste netwerken binnen én over de grenzen
Een goede (grensoverschrijdende) bereikbaarheid, voor zowel het personen- als goederenvervoer, is cruciaal voor het functioneren van de nationale economie én voor het vestigingsklimaat in Limburg zelf. Dit geldt zowel voor de (kwaliteit van de) verbindingen met de rest van Nederland en met Europa, als voor de knooppunten tussen de verschillende modaliteiten (spoor, weg, water en lucht), in het bijzonder in de Greenport Venlo (barge- en railterminal) en het logistiek knooppunt Zuid-Limburg (binnenhavens Born/Stein en goederenterminal Chemelot). Beide logistieke hotspots bieden goede mogelijkheden voor het realiseren van 'synchromodaliteit' in het goederenvervoer.

Het grensoverschrijdende hoofdwegennet (A2, A67, A73, A76, die tevens fungeren als ontwikkelingsassen) is na realisatie van de bijlage 1 genoemde maatregelen op orde.

Bij de aanpak van mobiliteitsproblemen gaat de regio als volgt te werk. De eerste stap is bewustwording over de aard en omvang van de problemen. Daarna volgen het (beter) benutten van de bestaande infrastructuur, beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag om onder meer de *modal split* te veranderen, brengen van meer samenhang in ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit door ook voor personen multimodale locaties te ontwikkelen en, pas als laatste stap uitbreiden van bestaande en bouwen van nieuwe infrastructuur.

Limburg zet de komende jaren met name in op het verbeteren van de capaciteit, kwaliteit en bediening van de (bestaande) spoorinfrastructuur binnen de regio en met het buitenland. Het gaat hierbij onder meer om het aantakken op het hogesnelheidsnet (HSL-stations Düsseldorf, Luik en Aken) en verbeteren van de railverbindingen tussen de steden Maastricht, Parkstad en Sittard-Geleen. Daarnaast wil de provincie investeren in het verhogen van de capaciteit of verbeteren van de kwaliteit van een aantal wegverbindingen, en in beperkte mate in de aanleg van nieuwe wegen. Bij de vaarwegen richt de provincie zich op het beter benutten van de bestaande capaciteit door het verbeteren van overslagfaciliteiten in de havens, en door de sluizen in de Maas 24 uur per dag operationeel te maken. Ook wil Limburg (de groei van) het transport via buisleidingen stimuleren (zie bijlage 2) en meewerken bij het realiseren van de nodige hoogspanningslijnen.

Kwaliteit van leven
Limburg heeft een aantal uitgesproken kwaliteiten die de provincie aantrekkelijk maken als vestigingsplaats. Het wonen is betaalbaar (de prijs voor een gemiddelde koopwoning ligt circa € 50.000 onder het Nederlandse gemiddelde), er zijn voldoende woningen beschikbaar en de tevredenheid over de woning, de directe woonomgeving en het omringende landschap is hoog. Deze kwaliteiten moeten behouden blijven en waar mogelijk verder worden ontwikkeld.

Daarnaast zijn er echter ook belangrijke aandachtspunten. Zoals elders moet ook in Limburg de woningvoorraad in kwantitatief en kwalitatief opzicht beter worden afgestemd op de vraag. Bijzonder is echter dat de regio daarnaast moet inspelen op de demografische omslag en de deels daarmee samenhangende waardedaling van het onroerend goed. Waar elders in het land wordt gestreefd naar een beperking van het woningtekort is het voor (delen van) Limburg vooral zaak om het woningoverschot niet te ver te laten oplopen. Dit beeld is overigens niet voor alle delen van Limburg nu al even sterk (zie het kader).
Er is dus sprake van een dubbele opgave: enerzijds het overschot aan woningen uit de markt halen, anderzijds bepaalde woonmilieus verbeteren en vernieuwen. Daarnaast is er nog de wens de bestaande woningvoorraad duurzamer te maken. Met name in het sterk verstedelijkte Zuid-Limburg is dit een complexe opgave. Omdat er geen ruimte meer is voor aanvullende woningbouw, valt een belangrijke financieringsbron voor de vernieuwing en verduurzaming van woonmilieus en het op peil houden van het voorzieningenniveau weg. In Midden- en Noord-Limburg is de herstructureringsopgave voorlopig minder groot. Hier is ook nog enige ruimte voor uitbreiding van de woningvoorraad.

Limburg staat bij de woningbouwopgave een strategie voor ogen die inspeelt op de gevolgen van de demografische omslag. Er moeten nieuwe duurzame woonmilieus komen die bijdragen aan het vasthouden en aantrekken van de nodige arbeidskrachten die de dreigende daling van de beroepsbevolking kunnen compenseren. Om in te spelen op de toekomstige krimp moet hierbij sterk worden ingezet op flexibel bouwen, met woningen die relatief gemakkelijk zijn aan te passen aan de veranderende vraag. Naast de opgave voor (vervangende) nieuwbouw van woningen er ook nog een grote herstructureringsopgave op het gebied van kantoren, winkels, bedrijventerreinen, scholen en voorzieningen.

Groei van de woningbehoefte per regio tot 2050
Zoals blijkt uit bijlage 4 (‘Woningbehoefte tot 2050’) is er in de provincie tot 2020 nog een lichte netto toename te verwachten van de woningbehoefte (in Noord- en Midden Limburg 0.5% per jaar, in Zuid-Limburg 0.06% per jaar). Van 2020 tot 2030 is er nog een lichte groei in Noord- en Midden-Limburg, terwijl in Zuid-Limburg een daling inzet. Na 2030 neemt de woningbehoefte dan in heel Limburg fors af.

Limburg wil de bestaande groene en blauwe structuren behouden en versterken. Het aantrekkelijke landschap en de aanwezige cultuurhistorische elementen in de provincie dragen bij aan de kwaliteit van leven en daardoor ook aan het tot stand brengen van een excellent vestigingsklimaat. Het nationaal landschap Zuid-Limburg en de groen-blauwe mantel rondom de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en beken krijgen daarbij extra aandacht. Behalve op behoud en verbetering van het bestaande (nationale) landschap en de overgang tussen stad en land richt Limburg zich ook op natuurbehoud. De ambitie is om aaneengesloten, deels grensoverschrijdende, natuurgebieden te creëren die deel uitmaken van de per 2012 te realiseren (herijkte) EHS. Dit is nodig om de teruggang van de biodiversiteit in Nederland te stoppen. Limburg wil in dit verband een betere aansluiting bewerkstelligen met de natuurgebieden aan de andere kant van de grens in de Kempen, Ardennen, Nordrhein-Westfalen en Eifel. Limburg is een schatkamer voor cultureel erfgoed en de opgave is om dit in stand te houden. De toegankelijkheid van de waardevolle landschappen dient te worden vergroot door de aanleg van toeristische fiets- en wandelverbindingen. Ter bevordering van de kwaliteit van leven zet Limburg verder in op een adequate zorgstructuur en kwalitatief goede sport- en cultuurvoorzieningen en -evenementen. In het Maasdal zijn de inspanningen gericht op de bescherming tegen wateroverlast (Deltaprogramma Grote Rivieren), verbeteren van de waterkwaliteit en het voorkómen van droogte- en wateroverschotten in met name Noord- en Midden Limburg.

Duurzaamheid is een randvoorwaarde en toetssteen bij alle activiteiten ten behoeve van het behoud en de bevordering van de kwaliteit van leven. Limburg heeft de ambitie koploper te zijn in de ontwikkeling van innovatieve duurzaamheidsconcepten zoals Cradle-to-Cradle (C2C). De ontwikkeling en vermarkting van nieuwe duurzame inrichtingsconcepten kan een impuls geven aan de regionale economie. De C2C-principes zijn of worden onder

meer toegepast bij de inrichting van het Floriade-terrein en in integrale gebiedsontwikkelingen als Klavertje 4 en de ondertunneling van de A2.
Uit het oogpunt van duurzaamheid is de samenhang van de ruimtelijke ontwikkeling met de mobiliteit van belang. Het is cruciaal dat de autoafhankelijkheid binnen de regio niet verder toeneemt en zelfs wordt teruggedrongen. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen via het openbaar vervoer kan beter. Het concentreren van publiekstrekkende functies heeft bij voorkeur plaats op multimodaal bereikbare locaties. Daarnaast moeten de huidige centra multimodaal bereikbaar zijn of blijven.

Menselijk kapitaal
De kernambitie ‘menselijk kapitaal’ heeft vooral betrekking op de beschikbaarheid van personeel (arbeidspotentieel) en werkgelegenheid (banen). Voor bedrijven is de beschikbaarheid van voldoende menselijk kapitaal, kwantitatief en kwalitatief, één van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden. Hier ligt voor Limburg een grote opgave.

De drie qua werkgelegenheid omvangrijkste sectoren in Limburg zijn de zorg, de detailhandel en de zakelijke dienstverlening.[3] In vergelijking met Nederland zijn industrie en landbouw relatief sterk vertegenwoordigd. De groei van de werkgelegenheid blijft achter bij die van Nederland als geheel, maar voor de periode 2012–2016 wordt toch een lichte toename verwacht. Bij de grote sectoren wordt met name groei verwacht in zorg en welzijn en de zakelijke dienstverlening. De bevolkingsprognoses (Progneff) wijzen op een verdere afname van de potentiële beroepsbevolking. RAIL verwacht tot 2016 een daling van 4,6% (tegenover een landelijke daling van 0,4%). Er is nog enige, zij het beperkte ruimte voor groei van de arbeidsparticipatie. De werkloosheid ligt in Limburg met 7% hoger dan landelijk (6%), maar het verschil wordt snel ingelopen. Dit is minder het gevolg van een groei van de werkgelegenheid dan van stagnatie c.q. daling van de omvang van de beroepsbevolking. Noord- en Midden-Limburg kennen inmiddels een werkloosheid die respectievelijk op en beneden het landelijk gemiddelde ligt.

Wanneer de economie aantrekt, zal er in de meeste sectoren en op alle beroepsniveaus een groot tekort ontstaan aan werknemers. Dit tekort zal slechts voor een beperkt deel kunnen worden opgevangen door verhoging van de arbeidsparticipatie van de huidige beroepsbevolking. Wil Limburg voorkomen dat er een kwalitatieve en kwantitatieve mismatch op de arbeidsmarkt ontstaat en dat een gebrek aan arbeidskrachten een rem legt op de economische ontwikkeling, dan zal de regio arbeidskrachten van buiten moeten aantrekken. Voor de ontwikkeling van de topsectoren met hoogwaardige productie en vestigingen in *research and development* is het (euregionale) aanbod aan hoogopgeleide werknemers cruciaal; bedrijven kennen hieraan bij (re)locatiebeslissingen veel gewicht toe. Naast kenniswerkers heeft Limburg in de toekomst echter vooral behoefte aan werkers in de zorg, de land- en tuinbouw, het MKB, toerisme, etc.

Gezien het belang van een goede match op de arbeidsmarkt voor zowel de vestiging van bedrijven als voor burgers, staat de kwaliteit van de arbeidsmarkt, met name voor de Limburgse topsectoren, hoog op de agenda. De (uitvoering van) Human Capital Agenda’s (HCA’s) vormen een middel voor bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en overheden om tot een gedeelde visie, ambitie en aanpak te komen. Daarnaast is het voor Limburg van cruciaal belang dat bestaande aan de landsgrenzen opgeworpen barrières op het gebied van werk en onderwijs zoveel mogelijk worden geslecht. Alleen zo is het mogelijk om voldoende banen, arbeidspotentieel en onderwijsmogelijkheden te creëren (zie rapport Hermans over Grensoverschrijdende Samenwerking).

Voor de realisering van deze kernambitie zijn de fysiek-ruimtelijke investeringen vooral effectief langs indirecte weg, dus via investeringen in de overige drie kernambities

3 / Bron: RAIL 2012-2016.

Goede en grensoverschrijdende bereik-
baarheid is cruciaal voor het functioneren
van de nationale economie én voor het
vestigingsklimaat in Limburg zelf.

We onderscheiden vier gebiedsopgaven: Greenport Venlo, Midden-Limburg, Zuid-Limburg en het Programma Maas.

5 / Integrale gebiedsopgaven Limburg

Om het lange termijn perspectief en de kernambities te realiseren, heeft Limburg een aantal integrale gebiedsontwikkelingen geformuleerd. Hierin kan de aanpak van meerdere opgaven en belangen worden gecombineerd. Deze Gebiedsagenda identificeert vier integrale gebiedsopgaven:

1. Greenport Venlo (GPV);
2. Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML);
3. Zuid-Limburg;
4. Het Programma Maas.

Greenport Venlo (GPV) [4]

Zoals uit de onderstaande beschrijving van de integrale gebiedsopgave voor de Greenport Venlo blijkt, ligt de nadruk in dit gebied sterk op de kernambities inzake de (inter)nationale bereikbaarheid in combinatie met de versterking van het economisch profiel, dat wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een aantal topsectoren (Agrofood, Tuinbouw en uitgangsmaterialen en Logistiek). Voor wat betreft het 'menselijk kapitaal' is de beschikbaarheid van voldoende arbeidskrachten (kwantitatief en kwalitatief) een belangrijk aandachtspunt.

Gebiedsopgave Greenport Venlo

Met het concept Greenport wordt een samenhangend geheel van activiteiten in de logistiek, agro & food en tuinbouw binnen een geografisch samenhangend gebied aangeduid. Kenmerk is de sterke samenhang – en daarmee grote kansen op synergie – tussen de activiteiten. Deze wordt bereikt door intensieve samenwerking in een netwerk van bedrijven, toeleveranciers, kennisinstellingen, overheden, belangenorganisaties en maatschappelijke organisaties. Het vestigingsklimaat is toegesneden op de verdere ontwikkeling van het concept Greenport. Wanneer er sprake is van een sterke synergie tussen de topsectoren, die is ingebed in een vitaal netwerk van kernspelers, en die gericht is op en ondersteund wordt door een aantrekkelijk vestigingsplaatsklimaat, neemt de economische en maatschappelijke waarde van de Greenport Venlo toe. Toekomstige investeringen worden dan niet gezien als kosten maar als *drivers* voor verdere ontwikkeling. Voor elk van deze lagen is doorontwikkeling nodig. In samenhang leveren deze ontwikkelingen de gewenste schaalsprong op (afsprakenkader schaalsprong Greenport Venlo, 2009). De schaalsprong is niet alleen gericht op groei van de Greenport zelf maar tevens op een sterkere verbinding met andere economische kerngebieden, met name met de Brainport Zuidoost-Nederland, de andere Greenports en de mainports, zowel de nationale (Rotterdam, Amsterdam) als de internationale (Zeebrugge, Antwerpen en Duisburg). De Greenport Venlo wordt daarmee sterker ingebed in het netwerk van ruimtelijk-economische clusters en fysieke verbindingen. Vanuit nationaal perspectief is het daarbij van belang complementariteit te zoeken, zodat onnodige concurrentie wordt voorkomen en de maatschappelijke baten op nationaal niveau het hoogst zijn.

Gebiedsopgave per schaalniveau

De opgave op nationaal niveau is tweeledig. Allereerst is het de opgave om de samenwerking met de andere Greenports te versterken met oog voor de complementariteit van de Greenports. Daar waar de andere Greenports zich onderscheiden in een of meerdere specialisaties, kenmerkt de Greenport Venlo zich juist door de diversiteit aan producten. Door vergroting van de diversiteit kan de Greenport zich verder versterken en tevens het meeste waarde toevoegen voor de samenwerkende Greenports als geheel (verenigd in de Greenport Holland). De Greenport Venlo heeft tevens de potentie om verder uit te groeien tot een belangrijke regisseur van internationale agro logistieke stromen, niet alleen voor de regio zelf maar mogelijk ook voor de andere Greenports. Concrete kansen liggen er met name in de zogenaamde versstromen.

Op de (inter)nationale achterlandverbindingen van en naar de mainports heeft de Greenport een belangrijke functie als extended gate. Daarmee heeft het een systeemfunctie voor het gehele (nationale en internationale) netwerk. Venlo is onderdeel van het Europese TenT-netwerk en het Nederlandse Kernnet en vervult met name een belangrijke functie op de Oost-West corridors (Rotterdam/Amsterdam resp. Zeebrugge/Antwerpen – Venlo – Duisburg/NRW en verder naar Duitsland, Midden, Oost- en Zuid-Europa). Voor de verdere ontwikkeling van met name de Mainport Rotterdam zal de logistieke knooppuntfunctie van Venlo verder uitgebouwd en versterkt moeten worden. Van de achterlandknooppunten heeft de Greenport Venlo de meest strategische ligging ten opzichte van het internationale knooppunt Duisburg.

4 / De beschrijving van de gebiedsopgave voor de Greenport Venlo is ontleend aan het MIRT-onderzoek Greenport Venlo, dat is verricht door bureau Berenschot in opdracht van het Rijk, de provincie en de gemeente Venlo.

Op landsdeling niveau is de opgave eveneens tweeledig. Allereerst is de opgave om meer te profiteren van de positie binnen de Brainport Zuidoost-Nederland. De sectoren in de Greenport Venlo kunnen zich onderscheidend ontwikkelen door het creëren van sterkere verbindingen (cross-overs) met bijvoorbeeld machinebouw, energie, glastechnologie, sensortechnologie, chemie, life-sciences, evenals het versterken van de samenhang binnen de tuinbouw en agrofood sector. Een relatief groot aantal van dit soort ondernemingen zijn in de regio Zuidoost-Nederland gehuisvest. Deze cross-overs zijn nu al aanwezig (bijvoorbeeld tussen chemie en tuinbouw, tussen machinebouw en food) maar kunnen door gericht beleid verder uitgebouwd worden. Daarnaast kan de stedelijke regio Venlo sterker aansluiten bij de reeds aanwezige kennisinfrastructuur binnen de Brainport.

Op regionaal niveau (Noord-Limburg/Regio Venlo) is de opgave om de synergie in het ruimtelijk-economisch cluster van tuinbouw, agro & food en (agro)logistiek te versterken en tegelijkertijd de condities voor de gewenste schaalsprong in te vullen. De synergie tussen de topsectoren bevindt zich – behalve op het terrein van sectoroverstijgende innovaties (cross-overs) – met name op het gebied van agrologistiek. Concreet zijn er kansen om door middel van supply chain oplossingen uit te groeien tot een belangrijke regisseur van internationale agro logistieke stromen, met name in de versketens (tuinbouw en food). Deze kansen sluiten aan bij de rol van de regio als logistieke ketenregisseur voor synchromodale (inter)nationale goederenstromen van, naar en via de regio Venlo. In de rol van ketenregisseur kan de meeste waarde worden toegevoegd.

De regionale opgave omvat tevens de verbetering van de grensoverschrijdende samenwerking en samenhang met de Duitse regio Niederrhein. Samen met Niederrhein vormt de Greenport één van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Door versterking van de samenwerking versterkt de Greenport de afzetmogelijkheden voor het Ruhrgebied, een consumentenmarkt met circa 30 miljoen consumenten binnen een straal van 100 kilometer. De Porterstudie [5] moet daarvoor het fundament gaan bieden. Op basis van deze analyse van kansen zal een visie en strategie voor intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking ontwikkeld moeten worden en zullen (investerings)plannen aan beide zijden van de grens op elkaar moeten worden afgestemd.

Randvoorwaarden

De strategische verbondenheid met de ontwikkeling van de mainports is een sterkte, maar brengt tevens risico's met zich mee. De positie van *extended gate* voor de mainports kan onder druk komen te staan wanneer de kwaliteit van de (grens)voorzieningen onvoldoende meegroeit met de eisen van afnemers en wanneer onderdelen van het vestigingsklimaat, zoals de kwaliteit van de bereikbaarheid of beschikbaarheid van ruimte, verslechteren. Om de kansen op de verschillende schaalniveaus te benutten zijn de volgende vestigingsklimaatfactoren van cruciaal belang:

- de beschikbaarheid van voldoende arbeidspotentieel;
- de aanwezigheid van (c.q. het aangesloten zijn op) de kennisinfrastructuur en vitale verbindingen tussen de 3 O's (overheid, ondernemingen en onderzoeksinstellingen);
- voldoende en kwalitatief hoogwaardige ruimte, toegesneden op de specifieke eisen van de topsectoren;
- een kwalitatief hoogwaardige bereikbaarheid voor zowel het goederenvervoer als personenvervoer (forenzen).

Om deze randvoorwaarden te vervullen is, naast de investeringen op rijksniveau, aanvullend regionaal beleid nodig. Daarnaast is versterking van de samenwerking tussen publieke en private partijen op deze punten nodig.

Infrastructuur, Ruimte en Transport

Vanwege de specifieke focus van het MIRT zoomen we verder in op de vestigingsplaatsfactoren infrastructuur (I) en transport (T). Met de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is vooralsnog voorzien in de beschikbaarheid van kwalitatief hoogwaardige ruimte (R) voor uitbreiding van bedrijfsactiviteiten. Een kwalitatief hoogwaardige bereikbaarheid voor de Greenport Venlo bestaat uit twee elementen:

- voldoende capaciteit en voorspelbare en betrouwbare reis- en verwerkingstijden voor het goederenvervoer;
- een bereikbaarheid die gericht is op het bieden van goede (waaronder snelle en frequente OV-verbindingen voor forenzen, zowel voor aangrenzende (stedelijke) regio's in Nederland (Brabant, Arnhem Nijmegen, Midden- en Zuid Limburg) als regio's in Nordrhein Westfalen (NRW) (met name Niederrhein). Deze bereikbaarheid is vooral gericht op het vergroten van de mobiliteit van werknemers.

5 / Studie naar de kracht van Nederlands-Duitse samenwerking op het gebied van agrofood in de euregio Rijn-Maas-Noord.

Vanwege de functie in het logistiek kernnet zal de Greenport Venlo in staat moeten zijn om de omvangrijke goederenstromen te faciliteren die over de Oost-West corridors (en in mindere mate de Noord-Zuid corridor) van, naar en via de regio lopen. De groeiprognoses voor het goederenvervoer zijn weliswaar recent neerwaarts bijgesteld, maar nog steeds is de verwachting dat zich op termijn knelpunten gaan voordoen. Naar verwachting treden er na 2020 capaciteitsknelpunten op de weg op. Dat geldt met name voor de A67 (afrit 39), de doorstroming tussen A67-A73 (rondom het knooppunt Zaarderheiken). Ook in het goederenvervoer per spoor en in de binnenvaart zullen zich naar verwachting op langere termijn en op specifieke punten in het netwerk knelpunten voordoen. Deze knelpunten kunnen zich zowel in de regio zelf, in aangrenzende regio's, alsook in het nationale netwerk voordoen. Investeringen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS, met name de boog bij Meteren, zijn voorzien om de bereikbaarheid per spoor van de Greenport Venlo op peil te houden. Het opvangen van de goederenvervoerstromen (potentieel een verdrievoudiging tot 2040) als gevolg van o.a. de opening van de Tweede Maasvlakte vereist naast een (selectieve) capaciteitsvergroting ook een *modal shif*t van wegvervoer naar binnenvaart en spoorvervoer.

Cruciale schakels zijn met name de intermodale overslagpunten en (op langere termijn) specifieke knelpunten op de hoofdinfrastructuur (zowel wegen, spoor als vaarwegen). Verbetering van de bereikbaarheid moet allereerst gericht zijn op multimodale ontsluiting. Knelpunten worden verwacht in de overslagfaciliteiten van weg naar spoor en water (railterminal Tradeport, haven Wanssum), op het traject tussen Blerick en Venlo, het traject Venlo-Roermond en waarschijnlijk ook op de spoorverbinding tussen Venlo en Duisburg en Düsseldorf. De investeringsopgaven die hiervoor nodig zijn (bijvoorbeeld spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken) bevinden zich voor een deel in Duitsland. Overeenstemming met de deelstaat Nordrhein Westfalen is hiervoor noodzakelijk. De politiek lobby over de spoorverbinding richting Duitsland loopt. Mogelijk biedt het recent gesloten coalitieakkoord van de nieuwe coalitieregering in de deelstaat, waarin gepleit wordt voor een nieuw logistiek concept om de groeiende goederenstromen tussen NRW en Rotterdam af te wikkelen, aanknopingspunten voor hernieuwd overleg tussen het Rijk, de deelstaat, provincie en regio.

Midden-Limburg

Opgave

Midden-Limburg staat voor de opgave om meer samenhang aan te brengen tussen stad en platteland. De demografische ontwikkelingen, toenemende congestie en concurrentie van stedelijke gebieden buiten Midden-Limburg vragen om een versterking van de regio. De gebiedsvisie richt zich dan ook op het realiseren van sterke steden en een vitaal platteland, het vergroten van de regionale samenhang en een gezamenlijke profilering als één regio. Midden-Limburg heeft geen cluster van topsectoren zoals Noord-Limburg en Zuid-Limburg. In Midden-Limburg zijn echter wel bedrijven gevestigd die behoren tot de topsectoren, zoals Solvay in Roermond en Nunhems Zaden. In de energiesector beschikt Midden-Limburg over twee elektriciteitscentrales en ontwikkelt plannen voor een biomassacentrale. In het licht van de kernambities ligt de nadruk op de kwaliteit van leven en economische structuurversterking. Midden-Limburg heeft in de afgelopen decennia onvoldoende gebruik gemaakt van de potenties van het gebied in de sfeer van *leisure*: de waterrecreatie (onderbenut als gevolg van de regelgeving over de hoogwaterbescherming), de historische stads- en dorpskernen en de aanwezige natuurgebieden.

Visie

De Regiovisie 'Het oog van Midden-Limburg' verwoordt drie strategische doelen: benutten en versterken van de regionale economie, versterken van de sociale structuur en verbeteren van het vestigingsklimaat. De volgende stappen moeten hiertoe leiden:

- aanbrengen van een inhoudelijke focus per programmalijn;
- opstellen van een economische uitvoeringsagenda;
- benoemen van concrete projecten.

De Regiovisie kent met name een ruimtelijke insteek. Deze is geoperationaliseerd in de vier programmalijnen.

Landbouw, Natuur en Recreatie

De focusnotitie van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML) geeft aan dat de volgende onderdelen met prioriteit worden aangepakt:

- een regionaal dekkend systeem van knooppuntenroutes voor wandelaars en ruiters;
- integrale gebiedsontwikkelingen waarbij binnen een gebied in samenhang en afstemming meerdere doelen, zoals landbouw, toerisme en recreatie, natuur, wonen, economie, leefbaarheid en infrastructuur, worden gerealiseerd en meerdere knelpunten worden opgelost;

- afstemming met de gebiedsontwikkelingen in het aangrenzende buitenland (Grenspark Kempen-Broek en het natuurgebied Meinweg-Elmpterwald als kern van het Grenspark Maas-Swalm-Nette).

Maasplassen
Voor het gebied van Maaseik tot Belfeld is het 'Masterplan Maasplassen' vastgesteld. Dit probeert door een slimme combinatie van hoogwatermaatregelen, verbeteren van landschapskwaliteiten en ruimte voor bijvoorbeeld ontwikkelingen in de sfeer van leisure beter in te spelen op de potenties van het gebied. Het Masterplan wordt doorontwikkeld naar een intergemeentelijke structuurvisie, die de basis vormt voor gemeentelijke bestemmingsplannen en/of provinciale inpassingsplannen.

Ontwikkelassen
Gebiedsontwikkelingen en daaraan gekoppelde infrastructurele ontwikkelingen worden geconcentreerd rond twee ontwikkelassen, de N280,de A2 en de A73.

Wonen
De gemeenten werken op basis van het 'Bestuursakkoord Wonen Midden-Limburg' aan één woonvisie voor Midden-Limburg. Hierin wordt aandacht besteed aan de planvoorraad, wijzigende behoeften vanwege de demografische ontwikkelingen, herstructurering en kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad, de sloopopgave, de verhouding tussen landelijk en stedelijk gebied, nut en noodzaak van fondsvorming en verevening, doelgroepen (waaronder arbeidsmigranten), monitoring en afspraken met de woningcorporaties.

Complementair aan de meer ruimtelijke focus binnen de programmalijnen is aanvullend op de Regiovisie een Economische Uitvoeringsagenda (EUA) opgesteld, met als thema's maakindustrie, logistiek, leisure/retail, zorg en agro. Deze EUA draagt bij aan het realiseren van de strategische doelen uit de visie. De EUA is gericht op het tot stand brengen van toekomstbestendig hoogwaardig onderwijs en een dito kennisinfrastructuur, het creëren van een goede match tussen onderwijs en arbeidsmarkt, het (verder) ontwikkelen van innovatief MKB en het benutten van de grensoverschrijdende economische potentie van de Maasplassen. Met de EUA wordt aangesloten bij de visie op Brainport Zuidoost-Nederland en het topsectorenbeleid van het Rijk. Met dit programma en rekening houdend met de in het SVIR neergelegde rijksbelangen kan er sprake zijn van rijksbetrokkenheid bij de projecten A2, N280 en het Masterplan Maasplassen.

Zuid-Limburg

Vooraf
Anders dan bij de gebiedsopgaven voor Greenport Venlo en Midden-Limburg, waaraan recente studies ten grondslag liggen (respectievelijk het MIRT-onderzoek GPV en het rapport 'Het oog van Midden-Limburg') is er voor Zuid-Limburg is behoefte aan verdiepend onderzoek om de integrale ruimtelijk-economische opgave nader in beeld te brengen. breed onderzoek De beschrijving van de integrale gebiedsopgave Zuid-Limburg in deze Gebiedsagenda geeft een voorlopig beeld van de opgave voor Zuid-Limburg.
In het voorgestelde onderzoek wordt, zoveel mogelijk gebruik makend van bestaande en lopende onderzoeken de integrale gebiedsopgave nader uitgewerkt tegen de achtergrond van de regiospecifieke factoren als de grensligging en demografische ontwikkeling. Het streven is om het onderzoek rond de zomer 2013 beschikbaar te hebben, zodat het ter besluitvorming kan worden voorgelegd in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013.

Gebiedsopgave algemeen
Zuid-Limburg is in het MIRT-projectenboek 2013 en op de bijbehorende kaart aangeduid als een stedelijke regio met een concentratie van nationale belangen. Het kerngebied bevindt zich rond de topsectoren Chemie en Life Sciences en Health. De stedelijke regio als geheel levert een substantiële bijdrage aan de ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland en langs die weg ook aan de nationale economie. Het maakt onderdeel uit van een Europese regio van 5,9 miljoen inwoners met een rijk palet van topsectoren.

Zuid-Limburg levert met de Chemelot Campus in Sittard-Geleen en de Maastricht Health Campus een substantiële bijdrage aan de ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland tot een innovatieve, duurzame en internationale economische topregio. Het gebied is letterlijk de poort naar Europa: Zuid-Limburg grenst op het smalste punt van de provincie voor zes kilometer aan Nederland en voor 220 kilometer aan het buitenland. Het maakt onderdeel uit van een Europese regio van 5,9 miljoen inwoners met toptechnologische instellingen en bedrijvigheid in onder meer Aken en Leuven. De potenties van Zuid-Limburg zijn daardoor enorm, net als haar potentiële bijdrage aan de Nederlandse economie. Tegelijkertijd worden deze potenties bedreigd. De gevolgen van de bijzondere grensligging en demografische ontwikkeling in Limburg spelen namelijk nergens zo sterk als in het zuiden van de provincie. Er mogen over de landsgrenzen enorme kansen liggen voor een 'grenzeloze groei', de met de grensligging gepaard gaande institutionele en infrastructurele barrières zijn nog

Menselijk talent is een cruciale vestigingsfactor: bedrijven volgen steeds meer de mensen. Het gaat daarbij om actieve, creatieve, goed opgeleide, ondernemende mensen met een diverse achtergrond.

lang niet geslecht. De grensoverschrijdende kansen op de arbeidsmarkt blijven daardoor nu nog voor een groot deel liggen. De demografische omslag stelt Zuid-Limburg daarnaast voor een herstructureringsopgave die het gebied vanwege de omvang niet alleen kan dragen. Er is daarom een gezamenlijke inspanning nodig van Rijk, provincie, regio en steden om de bedreigingen voor Zuid-Limburg het hoofd te bieden. Alleen dan kan dit gebied zijn grote economische potenties waarmaken en kan de dreigende letterlijke marginalisering aan de uiterste rand van Nederland worden voorkomen. In de integrale gebiedsopgave van Zuid-Limburg staat de komende jaren daarom de economische structuurversterking centraal. Als onderdeel van de Brainport Zuidoost-Nederland moet het gebied zich verder ontwikkelen als de verbindende schakel met de regio's Eindhoven, Aken en Leuven/Hasselt. Dit bevordert de bundeling van technologische kennis en de wereldwijde export van de innovatieve producten die hieruit voortkomen. Rijk, provincie en gemeenten zouden alle belemmeringen die er zijn om de schakelfunctie te vervullen, moeten wegnemen.

Om dit te bereiken, richt de aanpak zich op het tot stand brengen van:

- krachtige economische campussen [6] en clusters die een substantiële bijdrage leveren aan het Bruto Nationaal Product;
- grootstedelijke centra als motoren van en magneten voor de (kennis)economie;
- een hoogwaardig en divers aanbod van woonmilieus voor (kennis)werkers;
- uitstekende verbindingen tussen economische (kennis) clusters binnen en buiten de regio.

Deze opgaven wijzen erop dat in Zuid-Limburg alle vier de kernambities een belangrijke rol spelen, dus zowel de versterking van de economische structuur als de (inter) nationale en interne bereikbaarheid, de kwaliteit van leven en de beschikbaarheid van menselijk kapitaal.

De urgentie van een gezamenlijke inspanning in Zuid-Limburg wordt overigens breed gedeeld. De provincie en het Rijk zetten voorjaar 2012 een belangrijke stap in de invulling van de gebiedsopgave door het sluiten van het convenant 'Een koers voor Limburg', met het bijbehorend Actieprogramma Zuid-Limburg. Deze vormen een belangrijke inspiratiebron voor de beschrijving van de integrale gebiedsopgave in deze Gebiedsagenda.

Krachtige economische clusters

De twee campussen in Sittard-Geleen en Maastricht staan centraal in de clusterontwikkeling rond de nationale topsectoren Chemie, Life Sciences & Health en Hightech materialen en systemen. De Chemelot Campus en de Maastricht Health Campus hebben recent een financiële injectie van 180 miljoen euro gekregen van publieke en private partijen. Deze investering wordt besteed aan de ontwikkeling van vastgoed voor nieuwe bedrijfsvestigingen, het aantrekken van nieuwe innovatieve bedrijven in het midden- en kleinbedrijf, nieuwe technologieën voor deze bedrijven en onderzoek en onderwijs toegespitst op de vraag van de belangrijkste spelers op de regionale, economische markt. De samenwerkingsovereenkomst tussen de Universiteit Maastricht en de Rheinisch Westfälische Hochschule (de universiteit in Aken met meer dan 30.000 technische studenten) kan aan deze dwarsverbanden een grote bijdrage leveren. De aandacht mag zich in de nationale topsectoren niet beperken tot alleen het topsegment en het aantrekken daarvan. De kenniseconomie veroorzaakt een *multiplier* voor de reguliere productie en diensteneconomie. Elke kenniswerker levert ongeveer zeven banen op in de productie, bij toeleveranciers en in de dienstverlenende sector.

Zuid-Limburg levert ook een bijdrage aan de ondersteunende topsectoren Energie en Logistiek. Daarnaast is het gebied een van de populairste binnenlandse vakantiebestemmingen. Leisure is daardoor een cluster van formaat met 20.000 banen. Ook het financieel-administratief cluster is in Zuid-Limburg sterk vertegenwoordigd met onder andere het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek), pensioenuitvoerders APG en AZL, de belastingdienst en diverse Europese *shared service* centra. Stuk voor stuk gaat het hier om bedrijven met een grote kennis en ervaring op het gebied van financieel/administratieve processen: (kennis)ontwikkeling, verwerking en beheer.

Voor de Zuid-Limburgse uitvoering van het Brainport 2020-programma is LED (Limburg Economic Development) opgericht. Ondernemers, onderwijs- en onderzoeksinstellingen en overheden werken hierin nauw samen aan de gezamenlijke economische ambitie om een steeds grotere bijdrage te leveren aan de Nederlandse economie.

6 / Een campus heeft de volgende 4 kenmerken: massieve research, hoogwaardige infra/gebouwen, manifeste kennisinstellingen en werkt volgens het principe van "open"innovatie.. In Zuid-Limburg gaat het om de Chemelot Campus die behoort tot 1 van de 6 campussen van nationaal belang en de Maastricht Health Campus.

Grootstedelijke centra (stedelijkheid)

Bedrijven vestigen zich daar waar 'het' gebeurt. De vraag is: wat is/wordt 'het'? Het Centraal Planbureau zei daarover in 2010 het volgende in zijn vooruitblik naar 2040: 'Menselijk talent is een cruciale vestigingsfactor: bedrijven volgen steeds meer de mensen. Het gaat daarbij om actieve, creatieve, goed opgeleide, ondernemende mensen met een diverse achtergrond, die als groep een sterke impuls geven aan de stedelijke economie. Maar juist deze groep mensen is minder dan voorheen gebonden aan een plek. Zij zijn steeds mobieler en concentreren zich in attractieve steden. Steden strijden om dit talent en in deze competitie zullen er winnaars en verliezers zijn.' Stedelijkheid is de ruimtelijke conditie waarbij ontmoetingen ('face to face') tussen verschillende soorten mensen in de openbare ruimte tot stand kunnen komen. Naast de aansluiting op mondiale netwerken is het van belang dat mensen kunnen wonen op loopafstand van een aantrekkelijke binnenstad, met een interessante mix aan kennis en cultuur. Verstedelijking komt dus neer op het versterken van de aantrekkingskracht van de centraal stedelijke gebieden als ideale habitat voor kenniswerkers.

De ontwikkeling van de drie Zuid-Limburgse steden Heerlen, Sittard-Geleen en Maastricht kan daarom niet los worden gezien van de integrale opgave van Zuid Limburg. Belangrijke fysieke projecten als Belvédère (Maastricht), Zitterd Revisted (Sittard-Geleen) en Maankwartier (Heerlen) hebben een bredere betekenis dan alleen een ruimtelijke. Zij dragen bij aan de hoogstedelijkheid die deze steden aantrekkelijk maakt voor (kennis)werkers en dus ook voor (internationale) bedrijven. Twee andere voorbeelden zijn de gezamenlijke kandidatuur van de steden voor 'Maastricht Culturele Hoofdstad 2018' en het project Sportzone Limburg. Ook hierbij gaat het om meer dan louter de verkiezing van Maastricht of de hoofdlocatie van de Sportzone in Sittard. De sociaal-economische waarde van het versterken van de euregionale culturele (waaronder erfgoed) en sportieve infrastructuur kan hier niet worden onderschat.

Diversiteit van hoogwaardige woonmilieus (herstructurering)

Daar waar het bij 'verstedelijking' gaat om de hoogstedelijke ontwikkelingen in de drie centra, gaat het bij de woonmilieus om het totaalaanbod en dan met name om wonen. In Zuid-Limburg wonen 608.000 mensen waarvan 30.000 studenten. In de hele Euregio (50 km om Zuid-Limburg heen, binnen een reisafstand van maximaal een uur) wonen 3,7 miljoen mensen. Wat kan het gebied mensen bieden, hoe is en blijft Zuid-Limburg onderscheidend? Zuid-Limburg heeft op woongebied het nodige te bieden. Op dit moment kost een gemiddelde eengezinswoning in Zuid-Limburg circa 200.000 euro tegen een landelijk gemiddelde van 275.000 euro. Dat maakt Zuid-Limburg aantrekkelijk voor starters. Voor de meer kapitaalkrachtigen zijn er de vele landgoederen en ruime woningen 'in het groen', maar toch 'naast de stad'. Wie hoogstedelijk wil wonen, kan terecht in de stedelijke centra Heerlen, Maastricht of Sittard-Geleen. Tussen deze stedelijke gebieden ligt het groene hart van Zuid-Limburg, het Heuvelland. Van groot belang voor de toeristisch-recreatieve sector en een aantrekkelijke vestigingsfactor voor potentiële bewoners. Tegenover de pluspunten staan bedreigingen. Door de krimp staat de kwaliteit van de leefomgeving in grote delen van Zuid-Limburg onder druk. Woningen staan gemiddeld lang in de verkoop; daardoor dalen de prijzen. Dit belemmert de doorstroming en kan een rem veroorzaken op investeringen in onderhoud en verbetering. Ook sluit het woningaanbod onvoldoende aan op de woningvraag. De woningmarkt is dus in meerdere opzichten uit evenwicht geraakt.

De opgave op het gebied van de herstructurering ligt de komende jaren vooral in de woonwijken. Door de demografische omslag en de mismatch tussen vraag en aanbod liggen dalende woningwaardes, toenemende leegstand, verloedering en sociaal isolement op de loer. De herstructureringsopgave in Zuid-Limburg en vooral in Heerlen/Parkstad is zo complex, uniek en urgent dat een gezamenlijke actie niet uit kan blijven. De afgelopen jaren hebben Rijk, provincie, gemeenten, buurtorganisaties en corporaties samen belangrijke stappen gezet waardoor, tegen alle sombere scenario's in, de woningwaardes en de leefbaarheid in buurten op peil zijn gebleven. Er is dus economische en sociale waarde gecreëerd, maar nog lang niet in voldoende mate. De woonmilieus zullen verder gedifferentieerd moeten worden: 'meer stad' en 'meer land'. Enerzijds verdunning en vergroening van bestaande milieus, zodat wordt voorzien in de behoefte aan ruime en groene woonmilieus waarin rust, ruimte en privacy voorop staan. Anderzijds aantrekkelijke en betaalbare stadswoningen in de binnenstad of op loop- en fietsafstand daarvan. Hier staan stedelijkheid en ontmoeting voorop. De herstructurering van de gebieden grenzend aan de binnensteden biedt een kans om in deze behoefte te voorzien. Gelet op de omvang van de herstructureringsopgave vinden provincie en regio dat ook het Rijk hiervoor een financiële medeverantwoordelijkheid moet nemen, naast rijksmaatregelen als de aanpassing van regelgeving, onderzoek naar nieuwe financieringswijzen en de deelname aan experimenten. Het Rijk is hiervan nog niet

overtuigd. Dat investeren in herstructurering veel meer oplevert dan het kost, is al in 2010 onderzocht en bewezen (‘MKBA Herstructureringsaanpak Parkstad’, door RIGO/EIB, in opdracht van Rijk, provincie en regio).

Met het oog op de herstructureringsopgave worden experimenten en nieuwe initiatieven voor stadsontwikkeling op touw gezet zoals en de Maastrichtse aanpak (Maastricht Lab) en IBA Parkstad (Internationale BauAusstellung). Het laatste is een succesrijk Duits concept dat al honderd jaar bestaat, en is een strategie om over een periode van acht tot tien jaarsteden en regio’s in transformatie te versterken met nieuwe ideeën en projecten. Najaar 2012 is door het College van Gedeputeerde Staten. Parkstad Limburg en de afzonderlijke gemeentebesturen een Intentieovereenkomst gesloten over organisatie van een IBA Parkstad.

Goede verbindingen (bereikbaarheid)
Kennisclusters moeten onderling goed verbonden zijn. Of het nu gaat om datavervoer, personenvervoer of productenvervoer, de bereikbaarheid is een bepalende vestigingsfactor. Goede verbindingen binnen Zuid-Limburg, met name tussen de steden en de campussen onderling, zijn daarom van groot belang. Misschien nog belangrijker zijn de verbindingen naar de sterke regio’s binnen een uur rijden om ons heen. Eindhoven, Aken, Luik en Leuven zijn kennisregio’s waarmee vanuit Zuid-Limburg veel wordt samengewerkt. Op een iets grotere afstand liggen Brussel, Amsterdam, Parijs en Frankfurt.

Bij de hoofdwegen draait het om de E314 (Antwerpen-Düsseldorf, in Nederland A76), de E25 (Amsterdam-Luik, A2 in Nederland), het Maaskruisend verkeer in Maastricht en de aanhaking van de Buitenring in Parkstad aan het Duitse wegennet. De wegen kruisen elkaar en zijn de levensaders van de Zuid-Limburgse economie. Zowel de capaciteit als de kwetsbaarheid (door het gebrek aan alternatieve routes) zijn een punt van aandacht. Bij het spoor draait het om snelle verbindingen tussen de Randstad via Zuid-Limburg naar Luik en Aken, waar kan worden aangehaakt op het Europese hogesnelheidsnetwerk richting Brussel/Parijs/Londen enerzijds en Keulen/Frankfurt/München anderzijds.

Zuid-Limburg ervaart voortdurend dat de nationale discussie over infrastructuur ophoudt bij de grens. Bij het beoordelen van het belang van de verbindingen vanuit de Randstad naar Zuid-Limburg vergeet men in de afwegingsmodellen vaak om over de grens te kijken. Binnen een uur reistijd van Zuid-Limburg bevinden zich 2,2 miljoen banen. Binnen een uur van Amsterdam zijn dat er 1,7 miljoen. Verbindingen met Zuid-Limburg zijn dus ook voor de Randstad van belang. Ook digitale verbindingen bieden kansen, bijvoorbeeld dataverkeer via glasvezel op bedrijventerreinen.

De bereikbaarheidsopgave in Zuid-Limburg bestaat uit:
- het verbeteren van de (inter)nationale bereikbaarheid van de centrumsteden en economische clusters via met name het openbaar vervoer en het hoofdwegennet;
- het bevorderen van grensoverschrijdende pendel ten behoeve van arbeidsmarkt en onderwijs.

Programma Maas

Voor de Maas als geheel heeft het rivierbelang de eerste prioriteit (waterveiligheid en waterkwaliteit). Dit vindt zijn aanleiding in de overstromingen van 1993 en 1995. Het Rijk heeft bepaald dat er een hoogwaterbescherming gerealiseerd zou worden met een beschermingsniveau van 1:250 (kans op een overstroming eens per 250 jaar). Rijk en regio hebben zich ten doel gesteld om dit beschermingsniveau uiterlijk in 2020 gerealiseerd te hebben.

Om de belangen van de waterveiligheid te waarborgen is er wet- en regelgeving opgesteld voor bouwen in het rivierbed in Nederland. Dit heeft ertoe geleid dat er een belemmering kwam te liggen op de verdere sociaal-economische en ook natuurlijk-landschappelijke ontwikkelingen in het rivierbed van de Maas. Vandaar dat bij het realiseren van met name de waterveiligheidsopgave nadrukkelijk wordt gezocht naar ‘meekoppelende’ belangen, waardoor de maatregelen niet alleen de veiligheid bevorderen, maar ook zoveel mogelijk bijdragen aan ontwikkeling van natuur en landschap en aan de sociaal-economische ontwikkeling. Daarvoor zijn momenteel een aantal werken in uitvoering of ontwikkeling.

De dominante kernambitie in dit gebied is gelegen in het behoud en verbetering van de kwaliteit van leven (veiligheid, ontwikkeling van natuur- en landschap), waarbij investeringen ook zo mogelijk worden gekoppeld aan versterking van de sociaal-econmische structuur.

Het Programma Maas omvat watergebonden gebiedsontwikkelingen in en rond de Grensmaas en de Zandmaas, en twee integrale gebiedsontwikkelingen bij Ooijen-Wanssum en het Maasplassengebied (Masterplan Maasplassen). In het stroomgebied van de Maas ligt een keten van binnenhavens (Gennep, Ooijen-Wanssum, Venlo, Maasbracht, Born, Stein en Maastricht) met een regionale en

(internationale) functie. In opdracht van de provincie en de betrokken gemeenten is voor deze keten een Havennetwerkvisie in voorbereiding, die de lange termijnontwikkeling in beeld brengt, en die moet leiden tot een optimale benutting van de economische potenties van het netwerk in relatie tot andere modaliteiten, inclusief oplossingsrichtingen en investeringsprioriteiten.

Van Bosscherveld (Maastricht) tot aan Roosteren is het Grensmaasproject in uitvoering gebaseerd op de beginselen van zelfrealisatie. Deels ten laste van de RWS-scope Grensmaas zijn daarbij ook locaties op de westelijke oever van de Maas (Vlaams grondgebied) locaties betrokken. Het Grensmaas project op Nederlands grondgebied moet per 2017 een hoogwaterbescherming van 1:250 per jaar. De natuurrealisatie in het gebied dient per 2018 afgerond te worden, terwijl de eindoplevering wordt voorzien in 2023. Op Vlaams grondgebied worden ook initiatieven van bouwgrondstoffenwinnaars voorzien. Deze leiden ter toe dat per 2020 naar verwachting een veiligheidniveau van 1:250 voor het jaar 2050 (de eerste Deltadoelstelling) zal worden gehaald. In samenwerking met Vlaanderen wordt voorzien dat omstreeks 2020 tevens een internationaal rivierlandschapspark met reecreatief mede gebruik zal zijn gerealiseerd. Op de westoever worden ook tussen Roosteren en Maaseik initiatieven voorzien. Naast de scope Grensmaas (RWS Maaswerken) is dit project nader geregeld in de bestuursovereenkomst (provincie, rijk en waterschappen) Waterveiligheid Limburg van 10 november 2011.

Voor het gebied tussen Maaseik tot voorbij Buggenum is een Masterplan Maasplassen vastgesteld. Zie paragraaf 2: Midden-Limburg. Ten noorden van Venlo spelen naast Ooijen-Wanssum de optimalisatie van de hoogwatergeul Lomm en de realisatie van het Maaspark Well een rol, waarbij tevens gebiedsontwikkelingen aan de orde zijn. Voor het Maaspark Well is in 2011 al een structuurvisie vastgesteld terwijl het begin van de realisatie (schop in de grond) in 2013 wordt verwacht. Voor het Limburgs grondgebied ten noorden van het Maaspark Well wordt momenteel gewerkt aan een nog dit jaar (2012) vast te stellen Masterplan waarna naar verwachting direct daarop volgend een (intergemeentelijke) structuurvisie tot stand zal komen. Voor de hele Maasvallei zullen naar verwachting per september 2012 op elkaar aansluitend de gebiedsprocessen ten behoeve van het Deltaprogramma worden gestart. Deze zullen een doorlooptijd van twee jaar hebben. De resultaten zullen vervolgens in de per 2014/2015 te verwachten Deltabeslissingen worden verankerd. Kansen die zich tussentijd voordoen worden zoveel als mogelijk ‘Deltaproof’ gepakt ten einde zo spoedig mogelijk de achterstand in te lopen, die in Limburg ten aanzien van hoogwaterbescherming bestaat. Door gebiedsontwikkelingen te initiëren en/of te faciliteren wordt tevens inzet gepleegd om de verrommeling en sociaaleconomische neergang in het gebied het hoofd te bieden.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
De oorspronkelijke aanleiding voor deze gebiedsontwikkeling zijn de hoogwaters van 1993 en 1995, toen de zogeheten ‘oude Maasarm’ tussen Ooijen en Wanssum volstroomde en voor veel wateroverlast zorgde. In 1996 is de oude Maasarm daarom met kades afgesloten. Hierdoor ontstond een flessenhals, waardoor het beschermingsniveau op de langere termijn niet meer voldoende is. Bovendien zijn in het gebied door het strenge rivierregime nauwelijks nog ruimtelijke en economische ontwikkelingen mogelijk (het ‘planologisch slot’).

De verruiming van de Oude Maasarm, gecombineerd met en verbonden aan andere ruimtelijke ingrepen, biedt het meeste perspectief voor de veiligheid, vitaliteit én leefbaarheid van het gebied. Door de ruimtelijke ingrepen in onderlinge verbinding integraal aan te pakken, zal de realisatie naar verwachting sneller, goedkoper en beter verlopen. Hierdoor wordt een belangrijk rivierkundig knelpunt opgelost en ontstaat weer ruimte voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

Binnen deze integrale gebiedsontwikkeling zijn diverse maatregelen samengebracht en verknoopt. Over de realisatie van de gebiedsontwikkeling zijn afspraken gemaakt met het Rijk in de op 10 november 2011 gesloten Bestuursovereenkomst Veiligheid Maas. Op 2 november 2012 is een vervolgovereenkomst gesloten in de vorm van een MIRT voorkeursbesluit. Er heeft afstemming plaats met het Deltaprogramma Grote Rivieren (robuustheidstoets, toekomstvastheid maatregelen).

De huidige de stand van zaken rond de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum treft u aan in bijlage 5.



Het financieel-administratief cluster is in Zuid-Limburg sterk vertegenwoordigd met onder andere AZL, CBS, APG, de Belastingdienst en diverse Europese shared service centra.

Gebiedsagenda

Noord-Holland
Utrecht
Flevoland

INHOUDSOPGAVE

Bijlagen:

SAMENVATTING

Inleiding
De Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland is een gezamenlijk product van Rijk en regio. Voor het opstellen ervan hebben de verschillende overheden de handen ineengeslagen. De agenda levert een ‘voorraadkamer’ op voor de besluitvorming over programma’s en projecten in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT). Op basis van een gezamenlijke visie zijn opgaven gedefinieerd en vertaald in projecten en acties waar gedeelde belangen spelen. Aangegeven is wie primair verantwoordelijk is én welke andere overheidspartijen een belang hebben.

Actualisatie
Deze gebiedsagenda is een vervolg op twee documenten uit 2009: de gebiedsagenda Noordwest-Nederland (Noord-Holland en Flevoland) en de gebiedsagenda Utrecht. De visie en ambitie zoals destijds verwoord zijn in de kern niet veranderd, maar dit geldt wel voor de omgeving waarin de daaruit voorvloeiende opgaven moeten worden gerealiseerd. De economische crisis houdt langer aan dan verwacht, met als gevolg dat er minder geld beschikbaar is en marktomstandigheden zijn gewijzigd. Het daadwerkelijk realiseren van de opgaven, met name het ‘hoe’, vraagt nu meer aandacht en creativiteit. Daarbij is het de uitdaging om eerst en vooral voldoende ruimte en flexibiliteit in te bouwen om in te kunnen spelen op initiatieven van private investeerders en initiatiefnemers.

Een andere aanleiding tot actualisatie van de gebiedsagenda’s is de vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk (2012). Belangrijkste consequentie van de SVIR is een scherpere focus op de economie, met een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen regio en Rijk.

Tot slot biedt de actualisatie kansen om nieuwe of in de eerdere gebiedsagenda’s nog onvoldoende verankerde thema’s mee te nemen, zoals water en energievoorziening. Ook zijn relevante conclusies van na 2009 verschenen onderzoeken en rapporten verwerkt.

Visie en ambitie
Speerpunt is behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van het kerngebied van de drie provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, bekend als de Noordvleugel. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn - deels samenhangende - acties nodig op het gebied van economie, verstedelijking en mobiliteit. Uitvoering hiervan dient plaats te vinden in samenhang met maatschappelijke belangen op het gebied van landschap, natuur, milieu, water en energie.

Opgaven
De sterke economische positie van de Noordvleugel heeft tot gevolg dat de behoefte aan woningen zich hier concentreert. Door de demografische optelsom van natuurlijke aanwas, huishoudenverdunning en migratie is en blijft de druk op de woningmarkt zeer groot, ondanks de huidige stagnatie als gevolg van de crisis. Tot 2040 zijn in de Metropoolregio Amsterdam en in de regio’s Utrecht en Amersfoort in totaal naar verwachting nog ruim 400.000 woningen nodig om te voorzien in deze behoefte. Daarin zit ruimtelijke spanning. Reserveringen voor economische motoren in de Noordvleugel, zoals Schiphol en de havens, kunnen immers overlappen met reserveringen voor nieuwe woningbouwlocaties, terwijl die ook nodig zijn voor de economische versterking van de regio. Tegelijkertijd dienen de landschappelijke kwaliteiten van de Noordvleugel overeind te blijven, ook in verband met het belang hiervan als vestigingsplaatsfactor. Verder bestaat een grote spanning tussen de verschillende ruimtevragende ‘rode’ functies in relatie tot de haven- en luchthavenactiviteiten.

Kortom, de ruimte is schaars en de conflicterende belangen zijn groot. Gezocht moet worden naar duurzame oplossingen die deze functies kunnen combineren, ook met het oog op het creëren van een aantrekkelijke en gezonde woonomgeving. Daarnaast kan op sommige

plaatsen voorrang worden gegeven aan het één en op andere plekken aan het ander. De vraag naar woonmilieus is gedifferentieerd maar kent twee duidelijke toppen. Ten eerste bestaat er een grote vraag naar centrumstedelijke (plus) woonmilieus en ten tweede naar groenstedelijke woonmilieus.

De grote woningbehoefte maakt, zeker gezien de samenhang met mobiliteit, groen en water, een integrale benadering over de gehele linie urgent. De algemene ontwikkelingsrichting daarbij is het maximaliseren van agglomeratievoordelen. Centraal staan gezamenlijke inspanningen op het gebied van massa maken, verdichting, leegstand beperken, duurzame transformatie, vervlechting en het voorhanden hebben van de juiste stedelijke woon- en werkmilieus. Met name stedelijke verdichting en het tot ontwikkeling brengen van belangrijke OV-knooppunten bieden hiertoe kansen: juist hier komen wonen, werken en voorzieningen immers bij elkaar.
Verder wordt door knooppuntontwikkeling het landschap, van belang als groene long en als vestigingsfactor, gespaard. Ook nemen de kansen voor OV- en fietsgebruik toe, waardoor de groei van het autoverkeer en de hiermee gepaard gaande milieuhinder mogelijk minder groot is.

Toenemende economische groei vraagt tot slot om een robuuste energievoorziening. Met het oog op zowel klimaatverandering als het belang om betrouwbaar te kunnen voorzien in energie liggen hier grote opgaven. Tegelijkertijd liggen hier kansen op het gebied van onder meer energiebesparing in de bebouwde omgeving, het beter benutten van restwarmte en het stimuleren van de opwekking van duurzame energie.

Thematische uitdagingen
Gezien de noodzaak om ontwikkelingen optimaal in te passen en op elkaar af te stemmen, wachten er meerdere thematische uitdagingen. Voor alle opgaven die hieruit voortvloeien geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat. Thematisch liggen de uitdagingen met name op het vlak van de economie, woningbouw en bereikbaarheid. Daarbij zijn tevens opgaven van belang op het gebied van landelijk gebied, water en energie.

De hoofdopgaven luiden als volgt:

Economie
Optimalisatie van het fysieke vestigingsklimaat. Dit wordt bepaald door een veelheid aan factoren, die deels bij andere thema's terugkomt.

Verstedelijking
Bereiken van een woningbouwontwikkeling die andere (markt)partijen uitnodigt tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Het tijdig voorzien in voldoende en kwalitatief passende woningen is nodig om als regio aantrekkelijk te blijven als vestigingslocatie voor bedrijven, werknemers en studenten. Woonkwaliteit, met nadrukkelijke aandacht voor duurzaamheidsaspecten, en vraaggericht bouwen staan daarbij voorop.

Bereikbaarheid
Het op orde brengen en houden van een goed functionerend internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk. Daarbij staan vijf I's centraal: innoveren, informeren, investeren, in stand houden en inrichten.

Landelijk gebied en groen in en om de stad
Het versterken van zowel de functies natuur, recreatie en landbouw als de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten en structuren.

Water
Het realiseren van een veilig, robuust en houdbaar watersysteem. Hiertoe is een aantal deelopgaven geformuleerd, waarbij het Deltaprogramma overkoepelend van belang is.

Energie

Verduurzaming van de energievoorziening, met als inzet het leveren van een substantiële bijdrage aan de opwekking op nationaal niveau van 14% duurzame energie in 2020 en 16% in 2023. Op langere termijn is het streven gericht op energieneutraliteit.

Integrale gebiedsontwikkelingen
Rijk en regio zijn samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsontwikkelingen. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is. Hierbinnen spelen deelopgaven waarbij wel sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio. Naast de ontwikkelingen in de prioritaire gebieden spelen er tal van opgaven in deelgebieden van zowel de Noordvleugel als in Noord-Holland Noord, overig Flevoland en overig Utrecht. Deze zeven majeure gebiedsopgaven zijn:

- Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
- Zuidas
- Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oevers (NZKG)
- Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
- As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn
- Utrecht-Oost/Science Park
- A12-zone Oudenrijn - Lunetten

Aanpassen werkwijze
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft het versterken van de economie meer aandacht gekregen, met een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen regio en Rijk. Om dezelfde reden gaat de Gebiedsagenda nadrukkelijk in op ‘wat’ er moet gebeuren om het internationale concurrentievermogen van de Noordvleugel te versterken. Met name als gevolg van de crisis is de context waarin de opgaven zich afspelen veranderd. Dit is van invloed op ‘hoe’ en ‘wanneer’ de opgaven kunnen worden gerealiseerd. Er moet gezocht worden naar andere, nieuwe ontwikkelingsstrategieën en financieringsmodellen, waarbij ook marktpartijen op een zodanige manier worden betrokken dat zij meer ‘uitgenodigd’ worden te investeren. Hierbij is een adequate faciliterende houding van de gezamenlijke overheden nodig. Ook zal er op de verschillende thema’s naar sterkere samenhang en win-win situaties gestreefd moeten worden. Neem de ontwikkeling van knooppunten; hier kan - wanneer de afstemming geoptimaliseerd wordt - voor alle thema’s resultaat geboekt worden.

Aangezien ontwikkelingen steeds meer op een organische manier plaatsvinden, is het noodzakelijk om meer adaptieve ontwikkelingsstrategieën te hanteren. Door te kiezen voor een meer flexibele manier van programmeren, ontstaat ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden en nieuwe ontwikkelingen. Deze bepalen uiteindelijk de richting en omvang van de opgaven. Daarnaast dient het accent op maatregelen komen te liggen die in elk scenario goed zijn om te treffen, zonder het einddoel onmogelijk te maken; daarbij staat de opgave dus centraal. Aanvullend kan worden geïnventariseerd welke maatregelen en projecten op een later moment zinvol zijn. Andere mogelijkheden liggen bijvoorbeeld in experimenten met het ‘ontschotten’ van budgetten bij alle betrokken overheden en in het zoeken naar meer verschillende dekkingsbronnen.

Leeswijzer
Na een inleidend hoofdstuk schetst hoofdstuk 2 de visie en ambitie van de Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland. De thematische uitdagingen die in Noordvleugel spelen worden in vogelvlucht weergegeven in hoofdstuk 3, terwijl hoofdstuk 4 een overzicht geeft van de majeure integrale gebiedsopgaven. Dit hoofdstuk belicht daarnaast enkele integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is. Hoofdstuk 5 gaat in op de fundamenteel veranderde context om uitvoering te geven aan de opgaven in de Gebiedsagenda, waarbij met name het belang van flexibel programmeren wordt benadrukt.
Hoofdstuk 6 geeft tot slot een korte toelichting op het overzicht van alle mogelijke projecten en programma’s. Dit overzicht vormt een aparte bijlage van de Gebiedsagenda.

Hoofdstuk 1

INLEIDING

De provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland bestaan, ook in internationaal opzicht, uit meerdere economisch sterke regio's die aantrekkelijk zijn voor bedrijven, werknemers en inwoners. De Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland is opgesteld op basis van bestaand beleid en borduurt voort op de afzonderlijke gebiedsagenda's die in 2009 zijn vastgesteld.

De Gebiedsagenda staat in het teken van het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het accent ligt op de gemeenschappelijke ambities van Rijk en regio en op opgaven waar zij elkaar nodig hebben. Hiertoe zijn eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, evenals regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen, thematisch en gebiedsgericht doorvertaald. Dit biedt aangrijpingspunten om ontwikkelingen zodanig te koppelen dat op meerdere fronten meerwaarde binnen bereik komt. Het geheel levert een nuttige 'voorraadkamer' op voor de besluitvorming over programma's en projecten in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT).

De Gebiedsagenda bestaat uit drie delen:
1. Visie en ambitie;
2. Thematische uitdagingen en gebiedsopgaven, met aandacht voor de werkwijze;
3. Programma's en projecten

Voorop staat de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Daarbij gaat het grofweg om het samenhangend stedelijk netwerk van de kust via de Metropoolregio Amsterdam met de luchthaven Schiphol en de haven tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn - deels samenhangende - acties nodig op het gebied van economie, verstedelijking en mobiliteit, in samenhang met maatschappelijke belangen met betrekking tot landschap, natuur, water en energie.

Aanleiding
De visie en ambitie zoals die in 2009 zijn verwoord in de Gebiedsagenda's voor Noordwest-Nederland (provincies Noord-Holland en Flevoland) en de provincie Utrecht zijn in de kern niet veranderd. Er bestaat nog steeds een grote spanning tussen ruimte voor woningbouw en ruimte voor bedrijven, met name in relatie tot de haven- en luchthavenactiviteiten. Tegelijkertijd dient er oog te zijn voor behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteiten van de Noordvleugel, te meer daar deze een steeds belangrijker vestigingsplaatsfactor zijn. Kortom, de ruimte is schaars en de conflicterende belangen zijn groot.

De omgeving waarin deze druk zich manifesteert is wel veranderd. De economische crisis houdt langer aan dan verwacht. Gevolg is dat bedrijven scherpere investeringskeuzes maken, terwijl het woningtekort door de kwakkelende bouwproductie oploopt. Ook beschikken de verschillende overheden en andere (markt)partijen niet langer over de financiële middelen om grote investeringen te doen. Dat betekent dat een deel van de opgaven uit 2009 in een ander daglicht is komen te staan, waardoor onder meer qua fasering van investeringen scherpe(re) keuzes nodig zijn. Het daadwerkelijk realiseren van de opgaven, het 'hoe' vraagt nu meer aandacht. Daarbij is het de uitdaging om eerst en vooral voldoende ruimte en flexibiliteit in te bouwen om in te kunnen spelen op nu nog onbekende initiatieven van private investeerders en initiatiefnemers.

De vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk (2012) is eveneens aanleiding tot actualisatie van de Gebiedsagenda's. De SVIR, die onder meer de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit vervangt, zet in op het realiseren van een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's, met een sterke concentratie van topsectoren. Belangrijkste consequentie van de SVIR is een scherpere focus op de economie, met een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen regio en Rijk.

Tot slot biedt de actualisatie kansen om nieuwe of nog onvoldoende verankerde thema's mee te nemen. Om die reden zijn ten opzichte van de eerdere Gebiedsagenda's enkele onderwerpen als water en energie toegevoegd. Ook is een aantal projecten in vergelijking met 2009 in een nieuwe fase gekomen, waaronder de Zuidas, de Ring Utrecht, de Zeetoegang IJmuiden, de Visie Noordzeekanaalgebied en de Schaalsprong Almere.

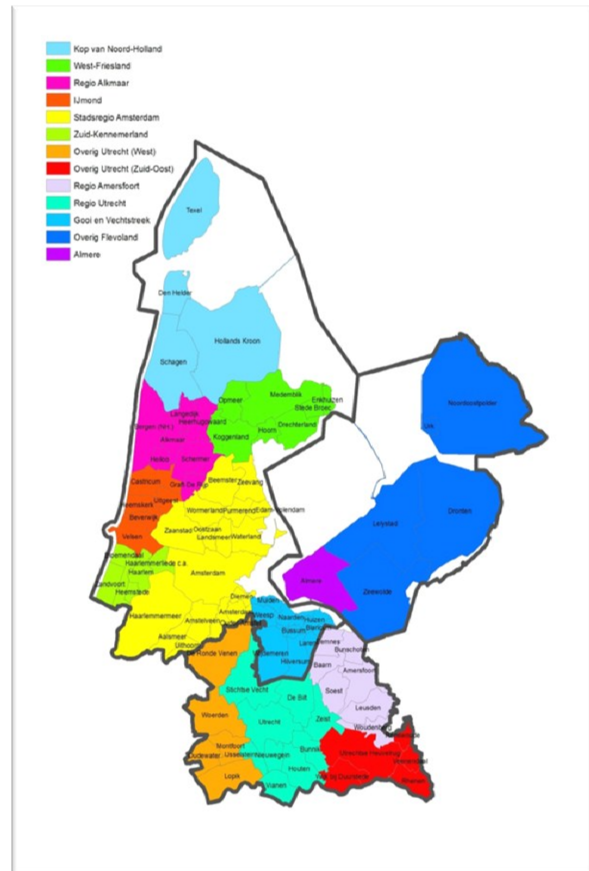
Krachtenbundeling
De Noordvleugel, gevormd door de Metropoolregio Amsterdam en de regio's Utrecht en Amersfoort, is nu al de grootste motor van de nationale economie en een intensievere samenwerking maakt het mogelijk de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van de Noordvleugel, maar hier ook aan bijdragen.

Positionering
De Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland is een gezamenlijk product van Rijk en regio. De nadruk ligt op projecten en acties waar gedeelde belangen spelen, ook vanuit de gedachte dat 'slim investeren' de kans biedt op een multiplier effect. Het expliciet maken van de samenhang tussen ontwikkelingen en opgaven maakt een betere afstemming mogelijk van investeringen, plannen en acties van Rijk, regio en bedrijfsleven. Om die reden is aangegeven wie primair verantwoordelijk is én welke andere overheidspartijen een belang hebben.

Overigens kan de ambitie - versterking van de internationale concurrentiepositie - niet volledig los worden gezien van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in aangrenzende gebieden van Nederland, in het bijzonder in de Zuidvleugel en in de Brainport Eindhoven. In onderlinge samenhang dragen deze ontwikkelingen in belangrijke mate bij aan de mondiale positionering van de Randstad en van Nederland als geheel. Visie, opgaven en relevante projecten voor deze gebieden worden beschreven in afzonderlijke gebiedsagenda's.

VISIE EN AMBITIE

Met name in de Noordvleugel liggen kansen om de internationale concurrentiepositie van de drie provincies substantieel te versterken. Grofweg gaat het om het samenhangende stedelijk netwerk van de kust bij IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad.



Om de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te versterken ligt de focus van de Gebiedsagenda op mogelijkheden die de Noordvleugel hiertoe biedt. Economisch gezien gaat het om één gebied. Dit komt onder meer tot uiting in de pendelstromen: de corridor tussen Amsterdam en Utrecht (A2 en spoor) is één van de drukste van heel Nederland. Met haar sterke internationale verbondenheid en gevarieerde economische structuur draagt de Noordvleugel bij aan een kwart van het Bruto Nationaal Product. Dit grote belang voor de Nederlandse economie als geheel blijkt ook uit het feit dat het merendeel van de nationale ruimtelijke opgaven in de Noordvleugel ligt. Voor de internationale *branding* profiteert bovendien de gehele regio van de sterke merknaam ‘Amsterdam’.

Buiten de Noordvleugel zijn in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland eveneens specialisaties aanwezig die wezenlijk bijdragen aan de internationale concurrentiepositie. Zo wordt in Food Valley (zuidoost Utrecht) veel samenwerking gezocht met internationale kennisinstituten. Op haar beurt kent de agribusiness in Greenport Noord-Holland Noord marktleiders op mondiaal niveau. Verder wint de sterke groei van het aantal windmolens op zee snel aan economische betekenis.

Economie staat voorop

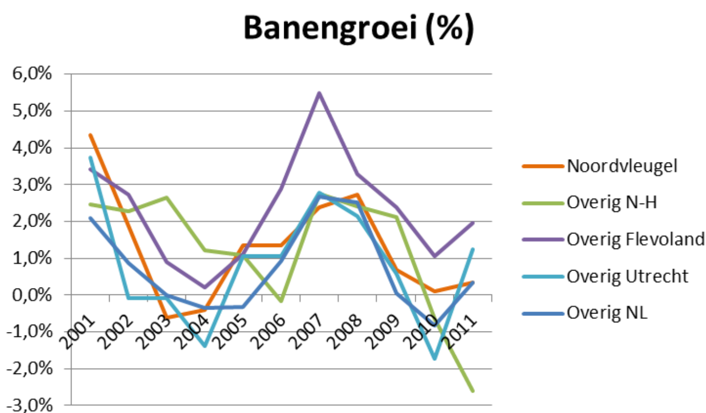
Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score	1990 Rank
London	1	1	◀▶	0.84	0.85	1
Paris	2	2	◀▶	0.55	0.55	2
Frankfurt	3	3	◀▶	0.32	0.36	3
Amsterdam	4	6	▲	0.26	0.25	5
Berlin	5	7	▲	0.26	0.24	15
Barcelona	6	5	▼	0.25	0.27	11
Madrid	7	8	▲	0.25	0.22	17
Brussels	8	4	▼	0.25	0.29	4
Munich	9	9	◀▶	0.19	0.22	12
Zurich	10	13	▲	0.14	0.12	7
Geneva	11	14	▲	0.12	0.12	8
Milan	12	11	▼	0.12	0.13	9
Stockholm	13	16	▲	0.12	0.11	19
Dusseldorf	14	10	▼	0.11	0.14	6
Hamburg	15	15	◀▶	0.11	0.11	14

▲ *Top 15 uit European Cities Monitor, Cushman & Wakefield 2011*

In de Noordvleugel vormen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het economische hart van de provincie Utrecht een complementaire eenheid. Samen beschikken ze over een sterk cluster life sciences en zijn ze de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen (ICT). Ook vormen ze gezamenlijk het hart van de financiële sector en van de Nederlandse export van zakelijke dienstverlening, waarin de topsector creatieve economie ruim is vertegenwoordigd. Daarbij geldt dat de luchthaven Schiphol een belangrijke mainportfunctie heeft, hetgeen van grote economische waarde is voor heel Nederland.
Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet de Noordvleugel aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Hiervoor is een én-én benadering nodig. Zonder

aantrekkelijke leefomgeving (planet), geen kenniswerkers (people) en geen concurrerende Noordvleugel (profit) en vice-versa. Dit vraagt om een slimme ruimtelijke inrichting, waarbij woningbouw, mobiliteitsmaatregelen en bedrijvigheid niet ten koste gaat van de landschappelijke kwaliteiten of van de leefbaarheid. Door de decentralisatie van het ruimtelijk beleid ligt er een belangrijke taak voor de provincies om de ruimtedruk in goede banen te leiden. Het vinden van oplossingen voor de steeds groter wordende wateropgaven vormt een andere randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat. Zo mag er bij buitenlandse investeerders en de bewoners geen enkele twijfel bestaan over de waterveiligheid van dit laaggelegen deel van Nederland op lange termijn. Verder is de beschikbaarheid van voldoende zoet water, nu al niet altijd in voldoende mate aanwezig, essentieel voor landbouw, energieproductie, industrie, drinkwaterwinning en recreatie. Ook is het van belang dat de digitale voorzieningen en infrastructuur op peil blijven. Dat betekent dat er genoeg ruimte in en boven de grond voor moet zijn om de capaciteit op peil te houden.

Absolute groei aantal banen 2001-2011

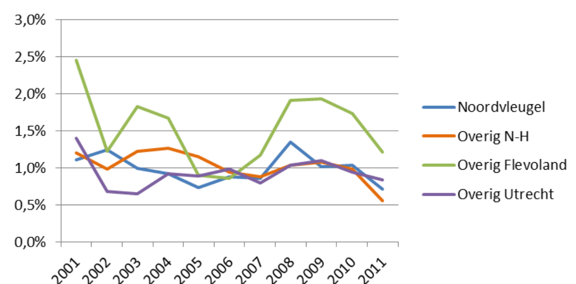


Hoeveelheid banen

- De Noordvleugel is een van weinige gebieden in Nederland waar het aantal banen ook de laatste jaren structureel is toegenomen.
- De hoeveelheid banen is veruit het grootst in de sectoren Groot- en detailhandel, Advies & onderzoek en Zorg; samen zorgen zij voor 42,9 procent van het aantal banen binnen de gehele regio.
- De snelst groeiende sectoren (permanente groeiers in de afgelopen 12 jaar) in banen zijn Horeca, Onderwijs, Zorg en Vrije tijd.

Blijvend grote woningvraag

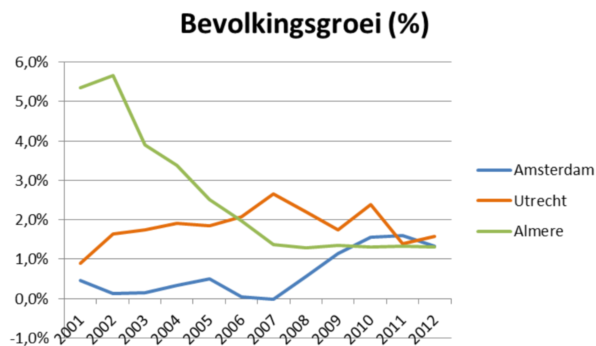
Naast de economisch sterke magneetfunctie van de Noordvleugel bieden de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland een rijke combinatie van woonmilieus en talrijke recreatiemogelijkheden. Mensen kunnen kiezen uit zowel dichtbebouwde stedelijke woonmilieus met een hoog voorzieningenniveau en goede opleidingsmogelijkheden als aantrekkelijke landelijke woonmilieus.

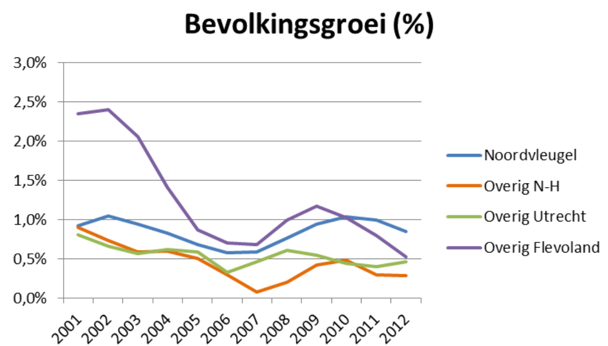


De combinatie van een sterke economische positie en aantrekkelijke woonmilieus heeft tot gevolg dat de behoefte aan woningen zich concentreert in de Noordvleugel. De demografische optelsom van natuurlijke aanwas, huishoudenverdunning en migratiesaldi maakt dat de druk op de woningmarkt zeer groot is en blijft. In de periode 1998-2010 was het binnenlands migratiesaldo voor de Noordvleugel +80.000 en het buitenlandse migratiesaldo +74.000. In de prognoses zet deze trend door, wat betekent dat er per jaar meer mensen naar de regio toe komen dan dat er vertrekken. Dit past ook bij een regio die behoort tot de sterkste economische gebieden van Europa. Om te voorzien in de behoefte aan werknemers is substantiële toevoeging van het woningaanbod ook nodig, zeker tegen de achtergrond van de vergrijzing. Tot 2040 zijn in de Metropoolregio Amsterdam en in de regio's Utrecht en Amersfoort, inclusief het inlopen van het huidige woningtekort, netto nog zo'n 440.000 woningen nodig (Primos prognose[1]). Daar bovenop zijn tot 2040 in de resterende delen van de drie provincies 87.000 woningen nodig. Continue monitoring zal ervoor moeten zorgen dat de woningbouw in de pas blijft lopen met de behoefte.

---

[1] ABF 'Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel' (2011)





Om in de - hoe dan ook - blijvend grote woningbehoefte te voorzien, dienen lopende grote projecten als Leidsche Rijn en Almere zo spoedig mogelijk te worden uitgevoerd. Daarnaast moet er voldoende aanvullende locatiecapaciteit beschikbaar zijn om ook in de toekomst ruimte beschikbaar te hebben voor woningbouw. Op dit moment is er echter sprake van stagnatie, terwijl tegelijkertijd ruimte gereserveerd moet blijven om te kunnen anticiperen op het moment dat de vraag weer aantrekt. Dat levert spanning op, te meer daar ruimtelijke reserveringen voor woningbouw op enkele plekken overlappen met die voor economische motoren zoals Schiphol en de havens. Ook zal de uiteindelijke vraag naar woningtypologieën en woonmilieus tot gewijzigde inzichten en opgaven kunnen leiden.

Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod ligt de nadruk daarom in eerste instantie op bouwen binnen bestaand stedelijk gebied. Dat zijn vaak dure en lastig te ontwikkelen locaties. Daarbij is de aandacht met name gericht op de centraal gelegen knooppunten, waaronder de stations- en transformatielocaties, en op een beperkt aantal bijzondere verstedelijkingslocaties zoals Almere, Leidsche Rijn, Haarlemmermeer-West en ZaanIJoevers. Dit kan niet los worden gezien van het vitaal houden van bestaand stedelijk gebied, al dan niet in combinatie met stedelijke vernieuwing. Herstructurering c.q. sloop en nieuwbouw bepalen immers mede aan welk type woonmilieus behoefte is en of het stedelijk gebied op termijn als aantrekkelijk en veilig ervaren wordt. Bovendien kan de ontwikkeling van dergelijke locaties bijdragen aan het versterken van de omliggende wijken, neem de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oevers in relatie tot de bestaande wijken in Amsterdam-Noord.

Bereikbaarheid
De Noordvleugel heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De mainport Schiphol biedt via de lucht toegang tot de gehele wereld en de havens in het Noordzeekaneelgebied trekken via het water aanzienlijke stromen personen- (cruises) en goederenvervoer. Belangrijk voor Schiphol en Haven is de A4 als ruggengraat die de Noord- en de Zuidvleugel verbindt. Utrecht is met Amersfoort de draaischijf tussen de Noordvleugel, Brainport Eindhoven en de rest van Nederland. Niet voor niets beschikt de corridor Amsterdam-Utrecht over uitmuntende weg-, spoor- en waterinfrastructuur. Ook op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere wordt geïnvesteerd in het uitbreiden van de weg- en spoorinfrastructuur. Voorts biedt de onlangs geopende Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle, als aanvulling op de verbindingen naar het noorden en oosten, nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid in met name het Flevolandse deel van de Noordvleugel. Van belang in dit licht is ook de opening in 2012 van het nieuwe tracédeel Lelystad-Dronten van de N23.

Toenemende verstedelijking, vergrijzing, verdere individualisering en technologische vernieuwingen zijn ontwikkelingen die gevolgen hebben voor de mobiliteitsbehoefte en –patronen van mensen en bedrijven. De bereikbaarheidsopgaven die hieruit voortvloeien vereisen een nieuwe aanpak, waarbij de aandacht steeds meer verschuift van grootschalige uitbreiding van infrastructuur naar slimme, duurzame maatwerkoplossingen gericht op het gedrag van de reiziger en van de vervoerder/verlader (vraagoriëntatie). Het gaat erom te beschikken over de juiste, gedeelde kennis, waarbij het van belang is dat partijen elkaar

weten te vinden en gezamenlijk bepalen welke beschikbare instrumenten het beste passen bij de bereikbaarheidsuitdagingen in de Noordvleugel.

Bij het op orde brengen en houden van een goed functionerend internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk staan in de strategie van het Rijk vijf I's centraal: innoveren, informeren, inrichten, in stand houden en investeren, waarbij geldt dat investeren pas in laatste instantie aan de orde is. Voorop staat behoud van een goede bereikbaarheid. Hiertoe dient, in samenhang met de economische ontwikkeling en de woningbouwopgave, steeds opnieuw te worden bezien welke bereikbaarheidsvraagstukken met voorrang om een oplossing vragen. Dit vergt in ieder geval blijvende aandacht voor hoofdwegen en spoor. Daarnaast is het met het oog op de toenemende verstedelijking nodig om het stedelijke en regionale netwerk, mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen. De grootste bereikbaarheidsopgaven zullen zich de komende tijd immers juist in de stedelijke gebieden concentreren. Onder meer door sturing op het ontwikkelen van knooppunten wordt hieraan invulling gegeven.

Landschappelijke kwaliteiten
De rijke schakering van woon-, werk- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar vormt voor de Noordvleugel een vestigingsfactor van betekenis. Ook vanuit concurrentieoogpunt is het daarom nodig om te blijven inzetten op behoud en waar mogelijk versterking van de landschappelijke kwaliteiten. In dit verband is de inzet op binnenstedelijk bouwen en knooppuntontwikkeling gunstig, omdat de uitbreiding van de woningvoorraad dan een minder groot beslag legt op waardevolle landschappen. Voorts zijn keuzes zoals de doorgroei van Almere ook gemaakt om het beslag op natuur en landschap in Noord-Holland en Utrecht te beperken. Daarnaast is het, zeker in relatie tot de toenemende verstedelijkingsdruk, noodzakelijk om te blijven werken aan de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied, ook vanuit het oogpunt van welzijn (recreatie) en gezondheid.

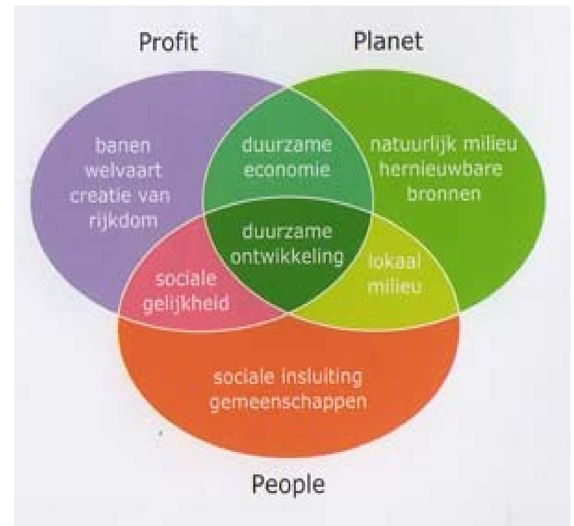
Verder bestaat er een nauwe relatie tussen de waterkwaliteit en de omgevingskwaliteit. Zo kan het verbeteren van de ecologie van het Markermeer-IJmeer op termijn ook ruimtelijke ontwikkelingen rondom deze meren mogelijk maken. Een voorbeeld vormt het natuurbouwproject Marker Wadden. Voor de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving is het tot slot van belang oplossingen te vinden voor hittestress, watertekort en wateroverlast.

Trends en onzekerheden
Niemand kan met zekerheid zeggen hoe de Noordvleugel er in 2040 uit zal zien. Veel demografische ontwikkelingen zijn echter wel te voorzien, waaronder afvlakkende bevolkingsgroei, veranderde bevolkingssamenstelling en vergrijzing. Met name het laatste aspect kan van behoorlijke invloed zijn op het beeld van de Noordvleugel; tussen 2010 en 2040 wijzigt het aantal inwoners van 65 jaar en ouder van 1 op 7 naar 1 op 4 en bedraagt dan 25% van de totale bevolking Onzeker is wat de invloed hiervan is op de gezondheidszorg, economie, vrijetijdsbesteding en woonwensen. Hetzelfde geldt voor onder meer de invloed van migratiestromen rond 2040 en de ruimtelijke effecten van het Nieuwe Werken en het Nieuwe Winkelen. Vergrijzing heeft ook gevolgen voor de mobiliteit van mensen. Ouderen van nu zijn in vergelijking met tien, twintig jaar geleden veel meer geneigd met de auto te reizen. Daarnaast is bij de huidige jonge generatie juist een voorzichtige afname van het autogebruik waarneembaar. Het is niet duidelijk hoe deze twee ontwikkelingen zich in de toekomst tot elkaar gaan verhouden. Bij doorontwikkeling van de trend naar verstedelijking is het wel waarschijnlijk dat het stedelijk autogebruik verder zal afnemen. In steden is er immers een aantrekkelijk aanbod aan OV ten opzichte van buitengebieden; ook zijn afstanden relatief kort, waardoor zij gemakkelijker per fiets zijn af te leggen. Verder is het de vraag of er vervangende manieren van verplaatsing opkomen. Zo is de laatste jaren het gebruik van de elektrische fiets toegenomen, zodat het aandeel van de fiets door een grotere reikwijdte kan toenemen zeker indien er wordt geïnvesteerd in fietssnelwegen. Bij de invoering van voertuiggeleidingssystemen zou in de toekomst wellicht in de auto gewerkt kunnen worden. Ook kunnen nieuwe vervoerssystemen leiden tot verbetering van de leefomgeving. Hoe snel deze innovaties zullen plaatsvinden is vooralsnog echter onduidelijk.

De onzekerheden rondom deze en andere trends, met name ten aanzien van de ruimtelijke gevolgen, maken het flexibel omgaan met plannen extra belangrijk. Jaarlijkse monitoring van de economische en maatschappelijke ontwikkelingen moet ervoor zorgen dat steeds tijdig geanticipeerd kan worden op de veranderende omstandigheden. Dit onderschrijft het belang van adaptief programmeren en van planning op hoofdlijnen.

Concurrerend én duurzaam

Nederland streeft naar een 100% duurzame energieopwekking in 2050, in het Nationaal Energieakkoord is deze landelijke doelstelling opgenomen. Partijen binnen de Noordvleugel schenken hier hoge prioriteit aan. Het realiseren van een duurzaam ingerichte woon- en werkomgeving vergroot immers de aantrekkelijkheid van de regio en vormt tevens een antwoord op ruimte- en energieclaims. Voor een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling dienen het economische, sociale en fysieke domein met elkaar in balans te zijn.



Zorgvuldig ontwerp van de ruimte legt een sterke basis voor duurzaamheid. Dit betekent dat gebiedsontwikkelingen in de volle breedte worden opgepakt, van energie tot sociale aspecten en van bodem tot water. Aangezien daarbij tevens wordt ingezet op duurzaam bouwen en duurzame vormen van mobiliteit, ontstaat er een stevige kans om als regio een blijvende bijdrage te leveren aan de vermindering van CO_2-uitstoot en het verbruik van fossiele brandstoffen. Om op het gebied van profit, people en planet resultaten te boeken, is bovendien samenwerking over provincie- en gemeentegrenzen heen van groot belang. Daarnaast kan een economie gebaseerd op de cradle-to-cradle uitgangspunten, waarbinnen het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de belasting van de omgeving wordt geminimaliseerd, een duurzaam antwoord zijn op de ruimteclaims die voortvloeien uit economische groei. Om daarbij volop te kunnen profiteren van (kennis)synergie is het noodzakelijk om het maatschappelijk middenveld en het bedrijfsleven actief bij deze opgaven te betrekken.

Samenhangende opgaven

Met name de volgende fysieke opgaven dragen - in samenhang - bij aan de versterking van de economische slagkracht:

1. Optimalisatie van het fysieke vestigingsklimaat voor economische activiteiten, inclusief transformatie van kantoren.
2. Duurzame verstedelijking, waarbij woonkwaliteit en vraaggericht bouwen voorop staan.
3. In stand houden, uitbreiden en verbeteren van het internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk voor alle modaliteiten.

In samenhang met deze drie opgaven is nadrukkelijk aandacht nodig voor:

4. Versterking van zowel de functies natuur, recreatie en landbouw als de culturele en landschappelijke kwaliteiten en structuren.
5. In stand houden en brengen van een robuust, duurzaam watersysteem.
6. Verduurzaming van de energieopwekking.

Hoofdstuk 3

Thematische uitdagingen Noordvleugel

Hoofdstuk 2 laat zien dat er werk aan de winkel is om de Noordvleugel blijvend internationaal concurrerend te laten zijn. Gezien de noodzaak om ontwikkelingen optimaal in te passen en op elkaar af te stemmen, wachten er meerdere thematische uitdagingen. Deze liggen met name op het vlak van economie, verstedelijking en bereikbaarheid, waarbij landschap, water en energie eveneens aandacht vergen. Voor alle opgaven geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

Bij hun inspanningen om de economische positie van de Noordvleugel verder te versterken trekken de overheden samen op. Dit gebeurt onder meer onder de vlag van de NV Utrecht en de Metropoolregio Amsterdam, vrijwillige samenwerkingsverbanden waarbij de inhoud centraal staat en niet de structuur. De uitdaging is de versterkte samenwerking op te schalen tot het niveau van de gehele Noordvleugel. Een goede eerste aanzet is gegeven door de 'BO Noordvleugel'-overleggen over de ruimtelijk-economische samenwerking. Daarnaast zijn de afgelopen jaren de banden aangehaald met bedrijfsleven en onderwijs (via het oprichten van respectievelijk de Utrecht Development Board, Economic Board Utrecht, de Raad voor economische Ontwikkeling in de regio Amersfoort, de Economic Development Board Almere en de Amsterdam Economic Board en de Metropoolregio Amsterdam. Voor een aantal thematische opgaven is er bovendien werk aan de winkel in de overige delen van de drie provincies. Zo ligt voor enkele grootschalige ruimtevragende functies, bijvoorbeeld op het gebied van energieopwekking en in de agrarische sector, het voortouw in de regio Noord-Holland Noord.

De thematische uitdagingen staan niet op zich zelf. In de praktijk worden veel projecten uitgevoerd in combinatie met de ruimtelijke inrichting en is er een samenhang wat betreft de planvorming, financiering en exploitatie. Daarbij gelden eveneens randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en landelijk gebied.

3.1 Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

Belangrijke troeven om de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel verder te versterken zijn de unieke, internationale uitstraling van Amsterdam, de luchthaven Schiphol, de Amsterdamse Haven, de sterke positie van land- en tuinbouw, de concentratie van internationale instellingen en de financiële en zakelijke dienstverlening. Massa, zowel qua bedrijven als arbeidsmarkt, maakt een regio bovendien extra aantrekkelijk. Dit is namelijk goed voor vergaande specialisatie en stimuleert interactie en kennisdeling in druk stedelijk gebied, hetgeen de kans op een goede *match* op de arbeidsmarkt vergroot. Deze inzet is vastgelegd in de Economische Actieagenda Noordvleugel, medio 2013 vastgesteld door de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, de stadsregio's Amsterdam en Utrecht en de gemeenten Amsterdam, Utrecht en Almere.

3.1.1 Geconcentreerd ruimte bieden

Vrijwel alle thematische opgaven hebben directe samenhang met de economische doelstellingen. Om aan deze deelopgave invulling te geven is het van belang om geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen. Om hier invulling aan te geven zijn investeringen van Rijk en regio nodig, onder meer gericht op:

- Creëren van meer massa in bedrijvigheid en human capital, door het aantrekken van topbedrijven/hoofdkantoren en kenniswerkers, gezamenlijke promotie van de sterktes van de Noordvleugel en uitbouw van de clustervorming en synergie tussen sectoren zowel binnen de Noordvleugel als met andere regio's in Nederland.
- Verbetering van de fysieke en economische verbindingen, verfijning van de digitale infrastructuur en voorzien in voldoende aanbod en diversiteit van werklocaties.

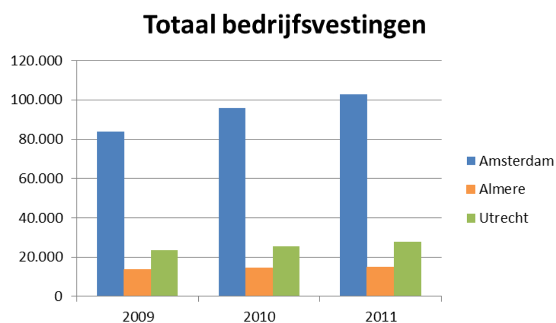
- Behoud en versterking van de hoogwaardige kennisinfrastructuur, betere benutting van de ontwikkelde kennis en investeren in open innovatiefaciliteiten als campussen en incubators.
- Verdere groei van Schiphol, ook als motor voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

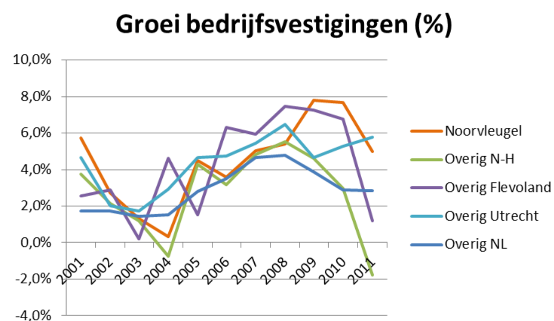
Bovenstaande deelopgaven geven een kader mee voor ruimtelijke investeringen. Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Zuidas Amsterdam
- Utrecht Science Park
- Floriade
- A4-zone West/Amsterdam Connecting Trade (ACT)
- Amsterdam Oost – Science Park Amsterdam:

Hoeveelheid bedrijven *Bron: PBL*

- Het aantal bedrijven in de Noordvleugel groeit sneller dan in de rest van Nederland.
- Het aantal bedrijfsvestigingen neemt in overig Utrecht eveneens sneller toe dan in de rest van Nederland, maar in overig Noord-Holland en overig Flevoland is de groei gedaald tot onder het landelijk gemiddelde.
- De laatste jaren is ook het aantal bedrijven in overig Noord-Holland gedaald.
- Van de drie grote steden heeft Amsterdam de grootste aantrekkingskracht, in het bijzonder wat betreft de vestiging van internationale bedrijven.





3.1.2 Aanpakken en herstructureren van leegstand

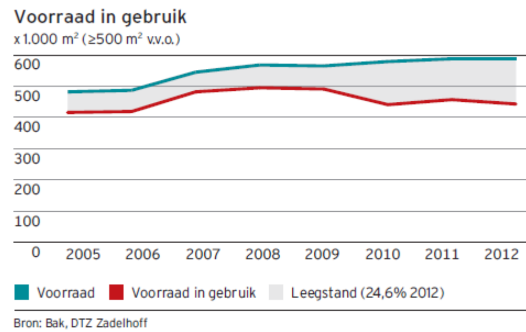
De Noordvleugel kampt binnen en buiten de stadscentra met een grote leegstand van kantoren, die bovendien nog steeds toeneemt. Begin 2012 stond in de MRA 2,2 miljoen m^2 kantoorruimte leeg en in de provincie Utrecht 1,1 miljoen m^2. Het wordt steeds duidelijker dat het hier gaat om een structureel probleem met een grote impact: leegstand is slecht voor het vestigingsklimaat, gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in stedelijk gebied. Bovendien voldoet een belangrijk deel van de kantorenvoorraad niet meer aan de wensen van de huidige en toekomstige gebruiker.

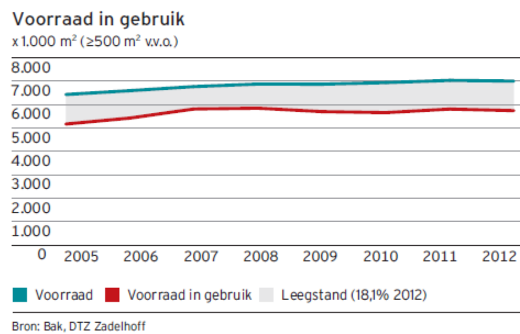
De effecten van het Nieuwe Werken op de behoefte aan kantoorruimte tot 2040 zijn nu nog niet duidelijk. Gaat deze trend zich verder doorzetten en is er straks nog minder m^2 nodig? Komen er wellicht ook nieuwe innovatieve concepten? Wordt bijvoorbeeld de Google Campus, gericht op het zolang mogelijk op kantoor houden van de werknemers met allerlei faciliteiten in de buurt, een nieuwe trend? Gezien de onzekerheid over welke kant het uitgaat, zijn de consequenties van deze trends voor het type werkmilieus dat in de toekomst wordt verlangd vooralsnog onduidelijk. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheidsvraagstukken die hier al dan niet uit voortvloeien.

In het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) van de MRA zijn afspraken gemaakt om in het planaanbod voor kantoorlocaties en bedrijventerreinen te snijden. Aanvullend op eerdere afspraken uit 2007 is in 2012 besloten om in de periode tot 2040 1,9 miljoen m^2 van het planaanbod voor kantoren te schrappen (40% van het totaal), 1,5 miljoen m^2 aan bestaande kantoren te herontwikkelen tot meer duurzame kantoorconcepten en 1,5 miljoen m^2 aan incourante kantoorpanden aan de markt te onttrekken, bijvoorbeeld door kantoren te transformeren naar woningen. Ook is afgesproken 2.200 hectare aan verouderde bedrijventerrei-

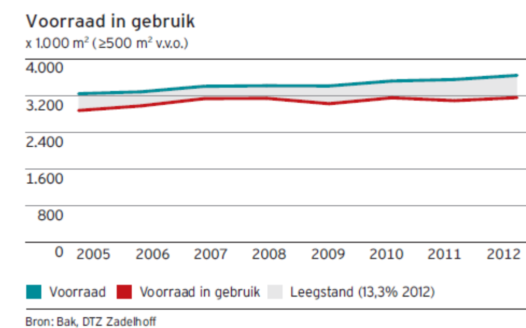
nen te revitaliseren en te herprofileren. Hiertoe wordt kennis en kunde regionaal gebundeld in het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB).

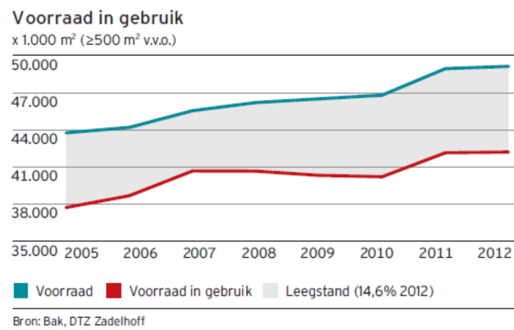
Kantorenleegstand Almere (l.) en Amsterdam en omgeving (r.)





Kantorenleegstand Utrecht en omgeving (l.) en Nederland (r.)





Toelichting:

- De kantorenleegstand is in Almere (24,6%) en in Amsterdam en omgeving (18,1%) groter dan het landelijk gemiddelde (14,6%); in Utrecht en omgeving is deze net iets lager (13,3%).
- In de drie stedelijke gebieden is de kantorenleegstand het afgelopen jaar (2011-2012) net als in heel Nederland gegroeid (Nederland +5,3%, Almere +10%, Amsterdam +3,0%, Utrecht +4,8%).

In Utrecht is met de provinciale ruimtelijke structuurvisie/verordening eveneens een eerste stap gezet om het overaanbod op de kantorenmarkt terug te dringen. Overheden en marktpartijen hebben medio juni 2012 het ‘Convenant aanpak leegstand Kantoren’ ondertekend. Hierin is afgesproken dat provincies en gemeenten - in samenspraak met de markt - komen met een plan van aanpak, waaronder het verkennen van de mogelijkheid tot het vormen van regionale kantorenfondsen. Provincies en diverse gemeenten hebben toegezegd deze aanpak te borgen in ruimtelijk instrumentarium. Verder staat de provincie, met uitzondering van enkele goed ontsloten stationslocaties, geen nieuwe kantorenbestemming in bestemmingsplannen toe; een bestaande, nog niet gebouwde kantoorbestemming kan alleen worden gehandhaafd als er zicht is op daadwerkelijk gebruik. Gemeenten en provincie gaan verkennen wat er verder mogelijk is met betrekking tot het terugdringen van de plancapaciteit. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar mogelijkheden voor herontwikkeling en duurzame transformatie.

Voor wat betreft bedrijventerreinen is in Utrecht gekozen voor een nieuwe koers. In het algemeen wordt terughoudend omgegaan met het opnemen van een nieuw bedrijventerrein. Dit is vergelijkbaar met de terughoudendheid in de Metropoolregio Amsterdam. Een nieuw bedrijventerrein kan alleen worden ontwikkeld als de noodzaak is aangetoond en er een concrete relatie is met de uitvoering van herstructurering of duurzame transformatie van bestaand bedrijventerrein. Er wordt vooral ingezet op de herstructurering, intensivering en transformatie van bestaand bedrijventerrein. Om vaart te zetten achter dit voornemen is de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) opgericht.

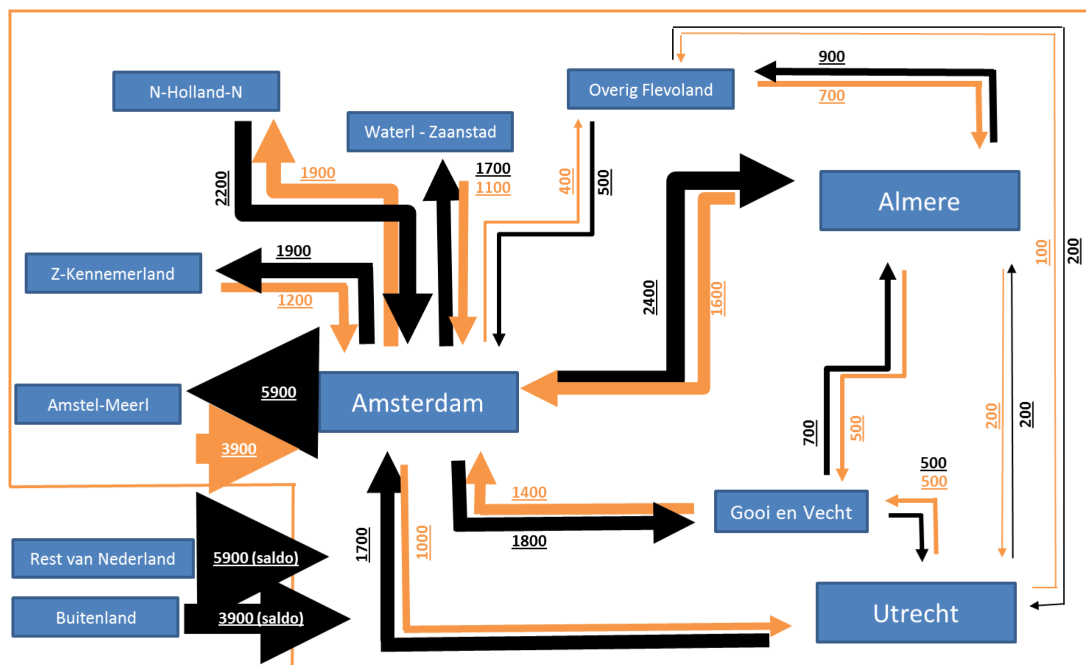
De leegstand in de detailhandel verdient eveneens aandacht. Deze is in de Noordvleugel weliswaar relatief laag, maar neemt onder invloed van de digitalisering wel toe. De landelijke leegstand in 2012 was 6,3%, in Noord-Holland 4,1%, Utrecht 4,7% en Flevoland 5,6%. De regionale verschillen zijn te verklaren door verschillende factoren, zoals bevolkingssamenstelling en de kenmerken van het winkelaanbod. In het kader van een de verstedelijkingsopgave is het belangrijk rekening te houden met de huidige leegstand en de mogelijkheden tot herstructurering en transformatie van bestaand, leegstaand winkelvastgoed. Te meer daar met name het toenemend marktaandeel van online winkelen de leegstand verder versterkt en er nog diverse plannen voor uitbreiding zijn.

Concrete acties die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:
- Aanpak leegstand kantoren
- Herstructurering bedrijventerreinen
- Herstructurering en transformatie van bestaand, leegstaand winkelvastgoed

3.2 Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

Jaarlijks trekken meer mensen naar de regio dan er vertrekken (zie hoofdstuk 2). Dit past ook bij een regio die behoort tot de sterkere economische gebieden van Europa en is zelfs nodig om te voorzien in de behoefte aan werknemers. Dit betekent dat, naast kwalitatieve verbetering van bestaand stedelijk gebied, substantiële toevoeging van het woningaanbod nodig is. Door de huidige stagnatie in de bouw zullen de al bestaande woningtekorten in de Noordvleugel snel oplopen. Met name voor studenten, starters, immigranten en doorstromers wordt het moeilijker om een passende en betaalbare woning te vinden. Een groter woningtekort kan over enkele jaren, wanneer de vraag weer toeneemt, immers leiden tot langere wachtlijsten voor huurwoningen, onvoldoende aanbod van gewenste koopwoningen en - theoretisch - ook tot oplopende huur- en koopprijzen. De paradox is dat de koopprijzen op de meeste plaatsen momenteel niet oplopen, maar juist dalen. Dit komt door een combinatie van factoren, waaronder lucht in het bestaande aanbod, financieringsproblemen en economische onzekerheid.

Gemiddelde migratiestromen per jaar (periode 2006-2010)



Onzeker is of en wanneer deze situatie zich zal keren en wat de vraag dan zal zijn. Blijvend anticiperen en snel kunnen reageren op ontwikkelingen in de markt is daarom belangrijk.

Een voldoende en passend woningaanbod is voorts van groot belang om de gevolgen van de vergrijzing in de woningvoorraad op te vangen en een eventueel tekort aan beroepsbevolking of een ongewenste lange afstandspendel tegen te gaan.

3.2.1 Het op korte termijn op gang krijgen van de woningmarkt

Urgent is dat op korte termijn de woningmarkt op gang komt. De woningproductie blijft immers al een paar jaar flink achter bij de behoefte, onder andere vanwege de economische crisis en onzekerheid over de ontwikkeling van de woningmarkt. De huidige crisis kenmerkt zich ook door ontwikkelingen die op termijn grote gevolgen kunnen hebben. Zo stijgt het inwoneraantal van Amsterdam sterk, zonder dat daar corresponderende aantallen nieuwe woningen tegenover staan. De bezettingsgraad per woning stijgt dus, terwijl de groep mensen die de verhuizing uitstelt sterk toeneemt. Dat betekent een potentieel stuwmeer van woningzoekenden bij een aantrekkende economie.

De huidige stagnatie - met name aan de vraagkant - leidt ertoe dat de komende jaren alle aandacht en prioriteit uitgaat naar het uitvoeren van lopende projecten. Om de woningmarkt vlot te trekken is een integrale aanpak nodig voor zowel de huur- als de koopsector, inclusief aandacht voor het verminderen van het zogenaamde scheefwonen. De rol van de overheid is daarbij veranderd, omdat zij zelf geen grote financiële risico's meer kan aangaan. Dit betekent dat ambities ten aanzien van de sturing moeten worden aangepast en met name het faciliteren van initiatieven vanuit de markt nadrukkelijker aandacht behoeft. Daarmee vervalt voor een deel de mogelijkheid om te kunnen sturen op aantallen. In plaats daarvan wordt sturing op productie ondergeschikt aan het faciliteren van initiatieven van derden, waarbij organische gebiedsontwikkeling en particuliere initiatieven aan belang winnen. Voorbeelden hiervan zijn de transformatie van Merwedekanaalzone in Utrecht en de ontwikkeling van Almere Poort.

Concrete acties die bijdragen aan het weer op gang krijgen van de woningmarkt zijn:
- Uitvoeren Woonakkoord;
- Faciliteren van marktinitiatieven.

3.2.2 Voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwbehoefte van netto 440.000 woningen in 2040

Voor de langere termijn is het louter uitvoeren van lopende projecten onvoldoende om te voldoen aan de woningbehoefte. Hier zal tijdig op geanticipeerd moeten worden, waarbij de programma's SMASH en NZKG duidelijk moeten maken hoe wordt omgegaan met het spanningsveld tussen woningbouw en economische activiteiten en natuur. Aandachtspunt daarbij is dat in tijden van groei veelal extra ruimte nodig is voor bedrijvigheid, terwijl tegelijkertijd de vraag naar woningen zal toenemen. Gevolg is dat de ruimtelijke claims zich 'opstapelen', met name op het 'oude' land. Een keuze voor het één, heeft bovendien consequenties voor het ander. De afspraken over de groei van Schiphol zijn bijvoorbeeld van invloed op de mogelijkheden om te bouwen in de omgeving van het vliegveld. Dergelijke afwegingen zijn van grote invloed op de toekomstige woningbouwmogelijkheden en omgekeerd. Er dienen uiterste inspanningen te worden verricht om de spanningen tussen ruimteclaims te verzoenen. Blijkt het niet te lukken om de verwachte woningbehoefte binnen de nu lopende programma's te accommoderen, dan moet op Noordvleugelniveau naar alternatieven worden gezocht; dit zal echter niet gemakkelijk zijn, onder meer vanwege nieuwe mobiliteitsknelpunten die hieruit kunnen voortkomen.

Parallel aan de inspanningen om te voorzien in de kwantitatieve vraag is aandacht nodig voor de kwalitatieve behoefte. Het is de uitdaging om enerzijds te sturen op de toevoeging van woonmilieus die passen bij een internationaal concurrerende Noordvleugel en anderzijds ruimte te bieden aan kleinschalige (uitleg)locaties die voldoen aan de behoefte aan andere typen woonmilieus.

Ten aanzien van de vraag naar centrumstedelijke woonmilieus ligt de nadruk momenteel op het bouwen binnen bestaand stedelijk gebied en rond knooppunten (zie 3.2.3). De focus op stedelijk gebied en hogere dichtheden is recent bevestigd in het rapport 'Onderzoek vraaggestuurd bouwen' van Companen 2012. Gebieden zoals ZaanIJ-oevers en de Merwedekanaalzone in Utrecht zijn bij uitstek geschikt voor het ontwikkelen van dergelijke woonmilieus, te meer daar de ontwikkeling hiervan kan worden gecombineerd met de duurzame transformatie van leegstaande kantoren. Bij bouwen binnen bestaand stedelijk gebied kan er overigens sprake zijn van een veelheid aan locatiespecifieke knelpunten, onder meer op het gebied van bodemverontreiniging, niet gesprongen explosieven, asbest, geluidzonering, luchtkwaliteit, externe veiligheid, herstel van historisch erfgoed en groenblauwe opgaven. Stuk voor stuk kunnen deze factoren een voortvarende realisatie in de weg staan. Ook is er een grens aan binnenstedelijk bouwen, zowel qua vraag als qua mogelijkheden. Het tijdig beschikbaar hebben van voldoende locatiecapaciteit, mede om flexibel te kunnen omgaan met uitval van bepaalde locaties, is om die reden van extra groot belang. Een bijzonder aandachtspunt voor de realisering van de omvangrijke verstedelijkingsopgave kan de zandwinning worden. Zal er voldoende zand beschikbaar zijn? Zijn er wijzigingen nodig op het vlak van prijsbeleid? Is de winning te koppelen aan maatregelen ter versterking van ecologie? In het kader van RRAAM is hierover afgesproken te onderzoeken hoe bij de grondstromen in Markermeer/IJmeer meer werk met werk kan worden gemaakt.

Voor alle doelgroepen geldt dat voldoende groen in de directe omgeving (buurtgroen/stadsparken) van grote waarde is voor de gezondheid en het welbevinden, onder meer om de toenemende hittestress en wateroverlast tegen te gaan. Gezien de verstedelijkingsdoelstellingen verdient behoud en ontwikkeling van het binnenstedelijk groen daarom aandacht. Risico van verdichting van de steden is immers dat parken en open ruimtes in de steden verdwijnen. Dit is ongewenst. Het intensievere gebruik vereist een slimme inrichtings-, onderhouds- en financieringsstrategie voor het binnenstedelijke groen, waarbij tevens kan worden nagedacht over een andere invulling hiervan. Een beleefbaar groen en een recreatief aantrekkelijk landschap in de directe nabijheid van de stedelijke kernen is om dezelfde redenen van wezenlijke betekenis. Bovendien verhoogt 'groen' de waarde van de te bouwen woningen.

Nadrukkelijk rekening houden met duurzaamheidsaspecten bij bouwopgaven is een overkoepelend aandachtspunt. Daarbij gaat het niet alleen om energiezuinig bouwen, hergebruik van materialen en klimaatbestendigheid, maar ook om maatregelen die fijnstof- en geluidniveaus verlagen, evenals de kans op wateroverlast. Juist bij de (her)inrichting zijn keuzes aan de orde die bepalend zijn voor de omvang van gezondheidsschade of het aantal slachtoffers bij eventuele overstromingen. Verder is de uitrol van warmtenetten in opkomst, waarbij restwarmte van met name energiebedrijven wordt gebruikt voor de verwarming van stadswoningen. Dit vraagt om andere investeringsbenadering dan 'reguliere' netten, aangezien de terugverdientijden langer zijn en het aanbod nog weinig flexibel is. Duurzaamheid wordt dus in de breedste zin opgevat: economisch, ecologisch en sociaal.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:
- Afronding Vinex-opgave;
- RRAAM;
- SMASH;
- Verdichtings- en transformatieopgave MRA, Utrecht en Amersfoort.

3.2.3 Stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten

Knooppunten van openbaar vervoer zijn uitgelezen locaties voor het toevoegen van woningen. Daarnaast verhoogt knooppuntontwikkeling het aandeel verplaatsingen met openbaar vervoer en langzaam verkeer. Locaties die én per auto én per fiets én per openbaar vervoer goed bereikbaar zijn, geven mensen de keuze. Zeker als tegelijkertijd maatregelen worden genomen om ruimte te bieden aan fietsers en aan het realiseren van meer 'fietsbare' woonwerkafstanden.

Knooppunten kunnen dankzij genoemde eigenschappen fungeren als aanjager voor stedelijke verdichting. Door op deze goed bereikbare plekken nieuwe woon- en werkmilieus te ontwikkelen, hoeft er minder te worden geïnvesteerd in de bereikbaarheid. Ander voordeel is dat verder verdichten de kostendekkingsgraad van het OV ten goede komt, terwijl tegelijkertijd het landschap wordt gespaard. Cruciaal is dat bij de uitwerking alle betrokken partijen en belangen aan tafel komen om gezamenlijk tot een optimale invulling te komen, onder meer waar het gaat om de financiering. Enige creativiteit is daarbij van belang. Op dit laatste aspect gaat hoofdstuk 5 nader in, met name met betrekking tot de samenwerkingsvormen en instrumenten die nodig zijn om zaken voor elkaar te krijgen. Het opzetten van projecten om knooppuntwikkelingen te versterken krijgt prioriteit in de afspraken over regionaal programmeren.

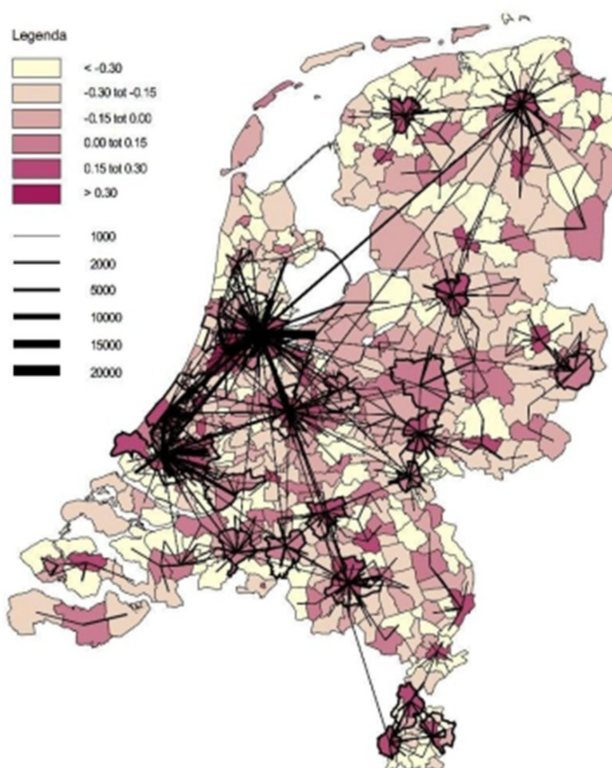
Concrete oplossingen die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:
- Andere inzet middelen: nagaan welke mogelijkheden er zijn om anders om te gaan met de financiering vanuit verschillende partijen en belangen;
- In planologisch en verkeerskundig beleid sturen: bijvoorbeeld prioritering kantoorlocaties bij ov-knooppunten;
- Pilots OV-knooppuntontwikkelingen met een integraal perspectief, bijvoorbeeld Duivendrecht of Sloterdijk.

3.3 Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

Het verbeteren van nationale en internationale verbindingen is essentieel voor het vestigingsklimaat van de topsectoren in de Noordvleugel. Goede bereikbaarheid betekent betrouwbare en korte reistijden en gunstige exploitatie binnen randvoorwaarden van milieu en leefbaarheid. Om hierin te voorzien is het met name van groot belang om voldoende capaciteit te bieden voor luchthaven en haven.

Parallel hieraan is blijvende inzet nodig op slimme maatregelen om te komen tot een robuust en samenhangend systeem voor wegen, regionaal openbaar vervoer, fiets, spoor en binnenvaart, waarin de gebruiker centraal staat en maximaal wordt ingezet op het verstevigen van de knooppunten. Te meer daar de economische en verstedelijkingsdoelstellingen in de Noordvleugel voor een toenemende druk op het mobiliteitssysteem zorgen en het mobiliteitsgedrag van ouderen en jongeren verandert. Het is vooralsnog onduidelijk hoe deze ontwikkelingen uiteindelijk de mobiliteit zullen beïnvloeden. Er dient dan ook voldoende ruimte te zijn om op deze onzekerheden in te spelen. Dat kan door op een meer adaptieve wijze met de verdere ontwikkeling van de netwerken om te gaan, waarbij op basis van de werkelijk optredende ontwikkelingen stap voor stap wordt gekeken welke projecten en maatregelen nodig zijn. Daarnaast zal de focus gericht moeten worden op een breed palet aan mogelijke oplossingsrichtingen op het gebied van innoveren, informeren, inrichten, in stand houden en investeren. (de vijf I's).

Groei pendelstromen



Toelichting:

- De omvang van de dagelijkse pendelstromen in, van en naar de Noordvleugel is de afgelopen jaren snel toegenomen.
- Ook de verhuisbewegingen naar de Noordvleugel, met name richting Amsterdam, vertonen de laatste jaren een sterke stijging.

3.3.1 Beter benutten en versterken van de samenhang tussen vervoerssystemen

Het uitvoeren van de huidige infrastructuurplannen en de versterking van de samenhang is niet alleen een belangrijke voorwaarde voor goede bereikbaarheid, maar ook cruciaal in het licht van de verdere intensivering van de verstedelijking in met name Amsterdam en Utrecht. De keuze voor bouwen in bestaand stedelijk gebied en knooppuntontwikkeling speelt in op het versterken van de samenhang. Om de overstap op knooppunten zo gemakkelijk en comfortabel mogelijk te maken, wordt ingezet op het ontwikkelen van een sociaal veilig OV-aanbod in hoge frequenties, gekoppeld aan voldoende aanvullende voorzieningen, zoals goede reisinformatie en aandacht voor onder meer fiets, P+R en WIFI. De spin-off van knooppunten wordt versterkt door het organiseren van aantrekkelijke wandel- en fietsroutes in de richting van culturele en commerciële voorzieningen.

Zeker in het licht van de voortgaande verstedelijking binnen de Noordvleugel is er behoefte aan een robuust multimodaal netwerk. Daarbij verdienen de bereikbaarheid van luchthaven en haven, inclusief de achterlandverbindingen, speciale aandacht, ook om optimaal aansluiting te blijven bieden op mondiale netwerken voor reizigersvervoer en goederentransport. Om de doorstroming te verbeteren liggen er kansen in een betere spreiding van het verkeer over de dag. Dit kan door het bieden van keuzes aan reizigers en vervoerders en het verstrekken van betere informatie over de mogelijkheden op het moment van verplaatsen. Soelaas biedt ook het optimaliseren en slimmer met elkaar verbinden van de infrastructurele netwerken. Ingespeeld moet worden op trends in leefpatronen en differentiatie in mobiliteitsgedrag. Speciale aandacht verdient in dit verband het verder verbeteren van het regionale OV-systeem voor het bedienen van de economische centra en afwikkelen van woon/werkverkeer. Ook de exploitatie van het stadsgewestelijk vervoer op het hoofdrailnet dient hierbij betrokken te worden. Tot slot geldt dat bij het verbeteren van de bereikbaarheid oog moet zijn voor veiligheids- en leefbaarheidsaspecten.

Met betrekking tot de bereikbaarheid van de metropolitane landschappen vergt het creëren en onderhouden van goede ‘stad-land’-verbindingen aandacht, evenals het goed ontsluiten

van natuur- en recreatiegebieden. Het is nuttig om hier vooraf op in te spelen door te kijken naar de specifieke belangen van de recreant. Vernieuwing van bestaande infrastructuur biedt eveneens kansen om groene verbindingsroutes te verbeteren. Ander aandachtspunt is het slechten c.q. voorkomen van infrastructuurbarrières, onder meer door in een vroeg stadium van planontwikkelingen ontsnipperende maatregelen mee te nemen.

Ten aanzien van het beter benutten en verknopen van netwerken gelden de volgende speerpunten:

- Opbouwen van R-net, het regionale OV-netwerk in de Randstad met hoge frequenties, hetgeen mogelijk vraagt om een andere benutting van het hoofdrailnet en het deels verplaatsen van de inzet op centrale stations naar andere stations;
- Verdichting rondom de knooppunten en de knooppunten zelf veraangenamen.
- Inzet op verkeersmanagement, zowel wat betreft het systeem als de processen rondom aansturing en monitoring;
- In het licht van ontwikkelingen rondom het Nieuwe Werken en regionaal vervoersmanagement inzetten op het beter benutten van bestaande infrastructuur door het bieden van keuzes aan reizigers en vervoerders en het verstrekken van actuele informatie over de mogelijkheden op het moment van verplaatsen;
- Streven naar één logistiek systeem van weg, water en spoor voor goederenvervoer, met als centrale opgave het koppelen van modaliteiten en het creëren van multimodale overstappunten.

Concrete projecten en programma's die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- R-net knooppunten (Utrecht CS, Amsterdam Sloterdijk);
- Capaciteitsuitbreiding Utrecht CS en Amsterdam CS (inclusief fietsenstalling en transferkwaliteit);
- ZuidasDok;
- MIRT-onderzoek HOV-knoop Schiphol Plaza;
- Praktijkproef Verkeersmanagement;
- Programma Beter Benutten (fase 1).

3.3.2 Verbeteren van alle modaliteiten

Naast de inzet rondom beter benutten en de samenhang tussen modaliteiten, is het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem van belang. De kwaliteit en capaciteit van de verschillende verbindingen voor alle modaliteiten moet de komende jaren op niveau blijven en verder verbeteren. Daarbij dienen heldere prioriteiten gesteld worden, te meer daar onder druk van crisis en bezuinigen de eerstvolgende jaren minder geld beschikbaar is om te investeren. Het gaat om bereikbaarheidsprojecten die tevens bijdragen aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Ook voor de gebieden buiten de Noordvleugel is dit van belang voor het benutten van economische kansen en het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans. De inspanning is erop gericht om alle netwerken van auto, OV en fiets te verbeteren en om de relaties tussen de belangrijke (economische) regionale- nationale- en internationale centra op orde te brengen, te houden en te versterken. Daarbij gaat extra aandacht uit naar OV en fiets, de belangrijkste vervoersmiddelen in de grote steden, en naar de koppeling van modaliteiten in knooppunten voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer.

Voor wegen is ontvlechting, het scheiden van regionaal en doorgaand verkeer en personen- en goederenverkeer vast onderdeel in de zoektocht naar mogelijke oplossingen. Het openbaar vervoer staat in het teken van 'spoorboekloos' rijden op de drukste corridors binnen en naar de regio. Van belang is eveneens de uitrol van R-net met dezelfde ambities als op het spoor: het bieden van vanzelfsprekend OV (snel en hoogfrequent) op drukke verbindingen tussen knooppunten. Deze ambities leiden met name rond de drukste OV-knooppunten tot een schaalsprong voor regionale verbindingen, zodat voor- en natransport gegarandeerd blijft. Waar nodig dient daarom (fysiek) rekening te worden gehouden met uitbreiding van het mobiliteitssysteem.

Voor goederenvervoer wordt gestreefd naar één logistiek systeem van weg, water en spoor. Vervoer vindt plaats via een nationaal kernnet en regionale kwaliteitsnetten, waarop knelpunten met voorrang worden opgelost. Specifiek voor water geldt dat de functies waterbeheer en scheepvaart met elkaar in balans moeten blijven, met name gelet op toenemende fluctuaties in waterafvoer als gevolg van klimaatverandering. De fluctuaties in rivieren en ontwikkelingen ten aanzien van het peil van het IJsselmeer spelen hierbij een hoofdrol. Een speciale plaats wordt ingenomen door buisleidingen. Met het beschikbaar stellen en houden van leidingstraten wordt ruimte geboden voor deze meest milieuvriendelijke modaliteit met hoogste capaciteit.

Ten aanzien van de verschillende modaliteiten gelden de volgende speerpunten:
- Goede en snelle verbindingen op (inter)nationale en regionale/lokale schaal, met op termijn spoorboekloos rijden als onderdeel van het nationale OV-netwerk;
- Snelle fietsverbindingen van en naar stations en in het stedelijke gebied en het bieden van voldoende hoogwaardige fietsstallingen bij de grotere OV-knopen en belangrijke bestemmingslocaties in de regio;
- Het versterken van het wegennetwerk door enerzijds capaciteit toe te voegen en anderzijds de bestaande capaciteit beter te benutten;
- Goede scheepvaartverbindingen van en naar het achterland met het oog op het faciliteren van de havengroei;
- Bijdragen aan de groei van Schiphol, ook door ontwikkeling van de luchthavens van Lelystad en Eindhoven.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:
- Beter Benutten (fase 1);
- Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- R-net, waaronder Uithoflijn en Amstelveenlijn;
- Openbaarvervoercorridor Schiphol-Amsterdam-Almere- Lelystad (OV-SAAL);
- MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam;
- Wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA);
- Noordelijke Randweg Utrecht;
- Planstudie Ring Utrecht;
- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en A1/A27;
- Utrecht, tram naar de Uithof.

3.4 Aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

In grote delen van de Noordvleugel staat de kwaliteit van het landschap onder druk. Dit geldt met name in de sterk verstedelijkte gebieden. Om de spanning tussen stad, stedelijkheid en landelijk gebied aan te geven, worden deze gebieden in de MRA aangeduid als het Metropolitaan Landschap. Met het oog op behoud en waar mogelijk versterking van de kwaliteit is het noodzakelijk om te blijven inzetten op het verbeteren van de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied, ook vanuit het oogpunt van welzijn en gezondheid. Deze ambities worden verder bemoeilijkt doordat ook de financiële middelen voor natuur, landschap en recreatie momenteel onder druk staan. Daarnaast is nog niet duidelijk welke consequenties de nieuwe Wet Natuurbescherming zal hebben op ambities en lopende trajecten. Verder geldt dat ook in de sterk verstedelijkte Noordvleugel de landbouw nog steeds de belangrijkste ruimtelijke drager is van het landelijk gebied. De agrarische landschappen verdienen dan ook bescherming, maar moeten tegelijkertijd voldoende condities bieden voor een economisch vitale landbouw. Aandachtspunt daarbij is dat door de schaalvergroting de landbouw steeds meer op gespannen voet komt te staan met de ambities voor natuur en landschap.

3.4.1 Behoud en versterking van de kwaliteiten, voorkomen van fragmentatie en bewaren evenwicht tussen stad en land

Bij elke ruimtelijke ingreep voor wonen, werken en bereikbaarheid hoort een flankerende agenda voor natuur, water, recreatie, cultuurhistorie, groen en ontsluiting stad-land. Het verbeteren van de leefbaarheid van het landelijk gebied en van de verbindingen tussen stad en land is een niet te onderschatten uitdaging. Door het aanbrengen van samenhang komt dit zowel ten goede aan de kwaliteit van de ontwikkelingslocatie zelf als van het omliggende gebied. Aandachtspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat bij tegenvallende opbrengsten of budgetoverschrijdingen groene componenten niet als eerste worden geschrapt. Aandacht vergt eveneens de uitvoering van de huidige ambities en plannen, zoals in het Groene Hart, aangezien deze plaatsvindt onder sterk veranderde omstandigheden. Uitdaging is om binnen lopende projecten te zoeken naar mogelijkheden om toch zoveel mogelijk van deze ambities te realiseren, met name door te zoeken naar alternatieve oplossingen en door slimmer met het minder beschikbare geld om te gaan. De provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland werken samen om het open landschap van het Groene Hart te beschermen, ruimtelijke ontwikkelingen op een zorgvuldige manier in te passen en in het gebied investeren in natuur- en recreatiedoelen.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:
- Realisatie Natura2000 en Ecologische Hoofdstructuur;
- Programma ‘Groen in en rond de stad’;
- Toekomst IJmeer-Markermeer;
- Programma Westelijke Veenweidegebieden;
- Park 21;
- Verkenning gebied rond de A2 tussen Amsterdam en Utrecht;
- Programma Nieuwe Natuur in Flevoland.

3.4.2 Nieuwe financieringsconstructies voor landschap en groen in de stad

Natuur, landschap en recreatie hebben uitvoeringsdoelen die wezenlijk bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Aandachtspunt is dat de financiële middelen hiervoor onder druk staan, terwijl de rollen en verantwoordelijkheden in het groene veld recent drastisch zijn veranderd. Hierdoor is voor ambities zonder internationale verplichtingen geen overheidsgeld meer beschikbaar. Om die reden wordt er zowel door overheden als door terreinbeherende organisaties nadrukkelijk naar private partijen gekeken. Financiële bijdragen van overheden voor ontwikkeling en beheer blijven echter noodzakelijk, niet in de laatste plaats omdat de markt voor verdienmogelijkheden als pannenkoekenhuizen, landhuizen en sauna’s niet oneindig is. Om die reden wordt onder meer bij de majeure ontwikkeling van Park 21 onderzocht in hoeverre leisure-activiteiten en andere commerciële voorzieningen substantieel kunnen bijdragen aan zowel de kwaliteit van recreatie en landschap als de financiering ervan.

Om te voorkomen dat in magere jaren wordt ingeboet op de kwaliteit van het landschap en groen in de stad, is het noodzakelijk financieringsconstructies te ontwikkelen die recht doen aan de economische effecten van landschap en groen op bijvoorbeeld gezondheid, waterbeheer, vastgoed, toerisme. Een aantal regionale partijen onderzoekt daarom de mogelijkheden van een nieuw financieringsmodel op basis van ‘Value Capture Finance’. Hierin vangen overheden de financiële opbrengsten af om duurzame financiering van ontwikkeling en beheer van landschap en groen in de stad te borgen.

Aanvullend stelt een aantal regionale partijen in de Noordvleugel een model op voor financiering van de ruimtelijke kwaliteit voor het vestigingsklimaat en het welzijn. Elementen om aan de hand hiervan te komen tot succesvolle gebiedsontwikkeling zijn onder meer een groencompensatieregeling, een groenfinanciering, een handreiking financieringsconstructies en een kennisnetwerk. Het model is bedoeld voor financiering van zowel de ontwikkeling als het beheer van het landelijk gebied en groen in de stad.

Een concreet project dat bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is:
- Het in samenwerking met alle betrokken partijen en het bedrijfsleven, bedenken en uitwerken van nieuwe financieringsconstructies.

3.5 Water: robuust watersysteem

Het vinden van oplossingen voor de steeds groter wordende wateropgaven vormt een randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat en de leefbaarheid in de Noordvleugel. Prioriteit heeft met name het bieden van veiligheid tegen hoog water en het voorkomen van grote schade als gevolg van heftige regenval en de zoetwatervoorziening. Het Nationaal Waterplan en de in ontwikkeling zijnde Deltabeslissingen vormen hiertoe het kader. Door de grote wederzijdse afhankelijkheid van wateropgaven en andere ontwikkelingen is het belangrijk om waterbeheerders en watergebruikers vroegtijdig mee te nemen in ruimtelijke processen. Ook vraagt de bescherming van vitale objecten tegen grote waterschade soms om een aangepaste ruimtelijke inrichting. Bovendien ontstaan bij de oplossing van wateropgaven vaak kansen voor andere functies en omgekeerd. Zo worden waterkeringen soms al gecombineerd met natuur, wegen en woningbouw. Daarnaast is er een samenhang tussen wateropgaven en de behoefte aan recreatieve voorzieningen. Langs de Noordzeekust kan slimmer suppleren kansen creëren voor natuur, recreatie en toerisme. Multifunctioneel gebruik van keringen en het ontwerpen van meegroeiconcepten van waterkeringen met de zeespiegelstijging zijn van belang voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de kustplaatsen. Verbetering van de ecologie in het Markermeer-IJmeer leidt tot meer mogelijkheden voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Door projecten met een groot grondverzet met elkaar te verbinden, wordt werk met werk maken mogelijk. Bijzondere aandacht is daarbij weggelegd voor de zandwinning in relatie tot verbetering ecologie en beschikbaarheid voor verstedelijking.

Het Deltaprogramma ontwikkelt de maatregelen om ervoor te zorgen dat Nederland nu en in en in de toekomst veilig blijft tegen hoog water en over voldoende zoet water beschikt. In het kader van dit programma wordt momenteel een breed scala aan oplossingsrichtingen verkend. Dit traject mondt uit in een samenhangend pakket van vijf Deltabeslissingen over waterveiligheid, zoetwaterstrategie, ruimtelijke adaptatie, de RijnMaasDelta (inclusief het hele rivierengebied) en het Peilbeheer IJsselmeergebied. Dit pakket is bepalend voor het waterbeleid op lange termijn. Naar verwachting neemt het kabinet hierover in 2015 een besluit. Dit kan regionaal tot nieuwe opgaven leiden. Een aantal daarvan leent zich om integrale gebiedsontwikkelingen op gang te brengen. De haalbaarheid wordt daardoor vergroot. Tevens kan de opgebouwde expertise als exportproduct worden benut. Mogelijk zullen de Deltabeslissingen op korte en lange termijn leiden tot bijvoorbeeld MIRT-onderzoeken, MIRT-verkenningen of monitoring.

De opgaven van het Deltaprogramma zijn verdeeld over drie landelijke en zes regionale deelprogramma's; deze komen terug in de opgaven van deze paragraaf. Voor de regio Amsterdam worden deze opgaven in samenhang met andere opgaven uit de deelprogramma's van het Deltaprogramma uitgewerkt in de Deltastrategie Regio Amsterdam.

3.5.1 Het op orde brengen en houden van de waterveiligheid

Het doel van het waterveiligheidsbeleid is om slachtoffers en maatschappelijke ontwrichting te voorkomen en vitale kwetsbare infrastructuur te beschermen. Hiertoe wordt niet alleen gekeken naar het verkleinen van de kans op overstroming, maar ook naar het beperken van de gevolgen, door de ruimtelijke inrichting robuust te maken voor het water en de rampenbeheersing op orde te brengen.

De conditie van primaire waterkeringen wordt regelmatig getoetst aan criteria voor waterveiligheid. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma zorgt ervoor dat afgekeurde waterkeringen worden versterkt. Dijkversterkingen zijn soms onvoldoende om het toenemende overstromingsgevaar te keren. Het programma Ruimte voor de Rivier verbetert daarom de waterveiligheid door meer afvoercapaciteit te creëren, onder meer op een aantal plaatsen langs de Neder-Rijn, Lek en IJssel.

Door klimaatverandering en ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen ontstaan er bovendien nieuwe opgaven voor waterveiligheid. Daarnaast geven nieuwe technische inzichten een beter beeld van de sterkte van dijken. Hoewel opgaven hierdoor soms groter blijken te zijn, schept dit tevens de mogelijkheid om gerichter maatregelen te nemen voor delen van dijktrajecten. In de loop van deze eeuw zullen met name in de winter de hoogwaterafvoeren en regenbuien in hevigheid toenemen. Ook daalt de bodem verder in delen van West-Nederland. Tegelijkertijd kan het water van het IJsselmeer, rivieren en kanalen minder gemakkelijk naar zee stromen doordat de zeespiegel stijgt.

Een ander aandachtspunt is dat op meerdere locaties zowel de bevolking als de economische waarde achter de dijken aanzienlijk is toegenomen sinds het vaststellen van de normen voor waterveiligheid. Door deze toename zijn voor het rivierengebied en Flevoland nieuwe waterveiligheidsstrategieën nodig. Rijk en regio ontwikkelen deze strategieën in het Deltaprogramma. Mogelijkheden liggen, naast inzet op preventie, in een aangepaste ruimtelijke inrichting en verbetering van de calamiteitenorganisatie. Te denken valt aan vluchtroutes die droog blijven bij overstromingen en opgehoogd bouwen, zoals in het project 'Duin' in Almere Poort. Welke maatregelen het beste passen, is situatieafhankelijk. Vaak kunnen maatregelen worden meegenomen bij andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het oplossen van deze opgaven kan gedacht worden aan de volgende mogelijkheden:
- Heroverwegen van het wettelijke beschermingsniveau voor het rivierengebied en Flevoland;
- Onderzoek naar de mogelijkheid om van de Grebbedijk - die de Gelderse Vallei met steden als Veenendaal en Amersfoort beschermt - daadwerkelijk een Deltadijk te maken met kansen voor multifunctioneel ruimtegebruik;
- Het op orde brengen en houden van de waterveiligheid in het gebied tussen Lek, Noordzee, Noordzeekanaal en Utrechtse Heuvelrug voor situaties met hoogwater op de Neder-Rijn en Lek. Er wordt een effectief beschermingssysteem uitgewerkt, met oog voor meerdere opgaven;
- Het vinden van veiligheidsoplossingen voor locaties met verharde keringen zoals in Zandvoort, IJmond en Den Helder.

3.5.2 Het op orde brengen en houden van de zoetwatervoorziening

In droge jaren kan het nu al gebeuren dat het huidige systeem van zoetwatervoorziening onvoldoende is om veendijken, veenbodems, landbouw, scheepvaart, energieproductie en vele andere functies te voorzien van voldoende zoet water. De druk op de zoetwatervoorziening wordt versterkt doordat de verzilting via het grondwater en het oppervlaktewater in droge jaren toeneemt. Een ander aandachtspunt is het remmen van de bodemdaling in de Westelijke Veenweiden; dit proces krijgt in droge periodes een versnelling. West-Nederland is zeker in droge zomers in hoge mate afhankelijk van de wateraanvoer via de Neder-Rijn, de Lek,de Waal en het IJsselmeer. In de Noordvleugel en in Noord-Holland Noord zijn knelpunten op dit gebied extra relevant door de aanwezigheid van de Greenports en Lage Weide, een binnenhaven van nationale betekenis. Mogelijke veranderingen in het peilbeheer van het IJsselmeer vanuit de waterveiligheidsopgave zijn voor deze grote buffer verweven met de zoetwateropgave. Daarmee ligt er ook een relatie met de functies die in een breed gebied tot aan Duitsland afhankelijk zijn van water uit het IJsselmeer. Bovendien hangen besluiten over het peilbeheer van het IJsselmeer samen met besluiten over waterbeheer in de Rijn-Maasmonding en de Zuidwestelijke Delta. Naast het Rijk en regionale waterbeheerders hebben nadrukkelijk ook watergebruikers een verantwoordelijkheid voor het verminderen van zoetwatertekorten. Besparing, hergebruik en innovaties verkleinen zoetwatertekorten en versterken de concurrentiepositie van bedrijven en regio's.

Oplossingsmogelijkheden voor deze opgaven zijn onder meer:
- Optimalisering van de zoetwateraanvoer naar Midden-West Nederland, waarbij er een nauwe relatie bestaat met maatregelen die de mate van indringing van zout water via de Nieuwe Waterweg kunnen verkleinen;

- Vergroten van de regionale zelfvoorzienendheid door middel van meer waterbergingslocaties, hergebruik, besparing en innovaties;
- Vinden van oplossingen voor de toenemende bodemdaling en verzilting in onder meer de Westelijke Veenweiden, mede in relatie tot de zoetwatervoorziening voor functies als landbouw, stedelijk gebied en natuur;
- Strategie ontwikkelen voor peilbeheer in het IJsselmeer op korte en lange termijn, waarin zowel veiligheid, natuurontwikkeling, zoetwatervoorziening en ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor het voorzieningsgebied in onderlinge samenhang wordt afgewogen.

3.5.3 Het op orde brengen en houden van de waterkwaliteit

Door oorzaken als de aanleg van waterwerken, lozingen op oppervlaktewateren en visserij is de ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater op meerdere plaatsen onvoldoende om duurzaam gebruik te garanderen. Dit is nadelig voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het vinden van oplossingen hiervoor heeft nauwe samenhang met de opgaven voor veiligheid en zoetwatervoorziening. De uitdaging om de chemische en ecologische kwaliteit op het niveau van de Kaderrichtlijn Water (KRW) en Natura 2000 te brengen, is in een aantal gevallen gekoppeld aan maatregelen om tot een ecologische kwaliteitssprong in het Markermeer-IJmeer te komen. Met de aanleg van de Houtribdijk raakten het Markermeer en het IJmeer afgesneden van het IJsselmeer, waardoor het water vertroebelde en de plantengroei stagneerde. De vergroting van natuurwaarden is hier ook nodig om toekomstige ruimtelijke ambities in het kader van RRAAM en andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeergebied mogelijk te maken vanuit de regels die Natura 2000 stelt.

De middelen om aan de waterkwaliteitsnormen te voldoen zijn beperkt, waardoor realisatie onder druk staat. Ook voor andere wateropgaven is kostenbesparing zeer gewenst. Het is daarom zaak te zoeken naar synergie met maatregelen op andere terreinen, zoals waterveiligheid, zoetwater en natuur. Zo is het project Marker Wadden deels gefinancierd door Natuurmonumenten.

Een concreet project dat bijdraagt aan de oplossing van deze opgave is onder meer:

- Toekomstbestendig ecologisch systeem Markermeer-IJmeer, waaronder de projecten Marker Wadden en Hoornse Hop (RRAAM)

3.5.4 Het voorkomen van wateroverlast, droogte en hittestress in stedelijk gebied

De verwachtte toename van zowel extreem natte als extreem droge periodes zal leiden tot vergroting van hittestress, meer wateroverlast en meer watertekorten in stedelijk gebied. Dit leidt niet alleen tot aanzienlijke schade aan onder meer bebouwing en stedelijke infrastructuur, maar ook tot verslechtering van arbeidsproductiviteit en gezondheid. Dit betekent dat de leefomgevingskwaliteit van stedelijk gebied door klimaatverandering onder druk kan komen te staan. Stedelijke verdichting vergroot deze opgave, tenzij de ruimtelijke inrichting wordt aangepast, bijvoorbeeld door voldoende groenblauwe ruimte in stedelijk gebied te creëren, water vast te houden of aan te voeren voor droge periodes en water tijdig af te voeren in natte periodes. Daarom is het van belang om bij (her)inrichting steeds de meest klimaatbestendige oplossing te zoeken, bijvoorbeeld met begroeide daken of de aanleg van parken.

Een eerste concrete bijdrage aan de oplossing van deze opgave is onder meer:

- Het ontwikkelen van een instrumentarium om wateroverlast, droogte en hittestress in met name stedelijk gebied te kwantificeren en zo nodig te verminderen.

3.6 Energie: verduurzaming energievoorziening

Voor een concurrerend Nederland is een betrouwbare, stabiele en betaalbare energievoorziening essentieel. Voor het Rijk reden om in te zetten op de realisatie van een lagere CO_2-

uitstoot en op 14% duurzame energie in 2020 en 16% in 2023. Inzet voor 2050 is een 100% duurzame opwekking. De transitie naar meer decentrale en duurzame vormen van energie moet ruimtelijk worden ingepast. Naast windenergie betekent dit vooral investeren in warmte (geothermie, bodemenergie en biomassa), zonnepanelen en zonneakkers. Om de doelen voor 2020 uit het Energieakkoord te halen wordt door het Rijk en het IPO een Plan van Aanpak opgesteld, gericht op de uitrol van duurzame energie. Het gaat om een grensoverstijgende opgave, waarmee Rijk, regio en bedrijven gezamenlijk aan de slag moeten. Daarbij snijdt het mes aan twee kanten. Enerzijds moet het energieverbruik teruggedrongen worden door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren, anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog, te meer daar hier economische kansen liggen. Hier ligt een verbinding met de economische agenda van de Noordvleugel. De ruimtelijke effecten van deze ambitie zijn met name gericht op opwekking van duurzame energie, het transport van energie en het omgaan met energie in de gebouwde omgeving. Tegelijkertijd dient daarbij oog te zijn voor het realiseren van een veilige en aantrekkelijke woon- en werkomgeving, met behoud van natuur– en cultuurhistorische kenmerken.
Voor de transitie naar een duurzame energievoorziening is het van belang om samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, kennis- en/of onderzoeksinstellingen en maatschappelijke organisaties te organiseren. Een voorbeeld daarvan is de Energy Board in Noord-Holland.

3.6.1 Energiebesparing in bestaande bouw en in nieuwbouw

Woningen, kantoren, scholen, ziekenhuizen en andere gebouwen (de ‘gebouwde omgeving’) zijn samen verantwoordelijk voor 30% van het totale energieverbruik in Nederland. Energiebesparing in deze sectoren is een belangrijke opgave voor de regio. Het economisch effect is relevant: het geeft de bouwsector een impuls en leidt tot een verlaging van woonlasten. Stimuleringsprogramma’s vormen hiertoe een nuttig instrument. Een goed voorbeeld vormt het programma Utrechtse Energie van de gemeente Utrecht, met onder meer een prominente rol voor energiebesparende maatregelen bij particulieren en verenigingen van eigenaren. Deze initiatieven zijn eerste stappen in de grotere opgave van energiebesparing in de gebouwde omgeving.

Energieneutraal bouwen gaat nog een stap verder. Hiertoe schetst het Rijk in het ‘Nationaal Plan voor het bevorderen van Bijna-energieneutrale gebouwen in Nederland’ (2012) de strategie. De doelstelling is erop gericht na eind 2018 alle overheidsgebouwen en na 2020 alle overige gebouwen vrijwel energieneutraal te bouwen. Hierop anticiperend lopen er in de Noordvleugel enkele beloftevolle initiatieven. Zo vindt in de MRA een onderzoek plaats naar prijsinstrumenten, bijvoorbeeld via korting op grondprijzen en de OZB.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Verduurzaming van de Gebouwde Omgeving;
- Aansluiting bestaande bouw op Westpoort Warmte, het warmtenet van Amsterdam, Amstelveen en Zaanstad.
- Noord-Hollandse Servicepunt Duurzame Energie waar alle Noord-Hollandse gemeenten bij zijn aangesloten. Het servicepunt ondersteunt gemeenten bij lokaal duurzame energiebeleid. Er worden ook concrete projecten uitgevoerd, bijvoorbeeld met woningbouwcorporaties.

3.6.2 Ruimtelijk mogelijk maken van duurzame opwekking

Een van de groeikansen voor duurzame energieopwekking in het stedelijk gebied is het aanbrengen van zonnepanelen. Er ontstaan nu veel marktinitiatieven om dit potentieel te benutten. Binnen de Noordvleugel worden deze initiatieven ondersteund. Daarnaast hebben Rijk en provincies afspraken gemaakt over het creëren van ruimte voor 6.000 megawatt windenergie op land in 2020. Samenwerking tussen Rijk en regio is een belangrijke voorwaarde om het potentieel hiertoe optimaal te benutten. In de Rijksstructuurvisie Wind op Land worden de grote locaties (> 100 MW) verankerd. In Flevoland wordt 1.370 MW geac-

commodeerd en in Noord-Holland 685,5 MW. In regionaal verband (provincies en gemeenten) zal onderzoek plaatsvinden hoe deze opgave kan worden gerealiseerd binnen de ruimtelijke randvoorwaarden. De provincie Noord-Holland onderzoekt de mogelijkheden om de ruimtelijke ontwikkeling van windenergie in het kader van de herstructurering van solitaire windturbines en verouderde lijnopstellingen.

Daarnaast ziet de regio veel kansen voor het ontwikkelen van een biobased economy, waarbij koolstof uit aardolie wordt vervangen door koolstof uit plantaardige stoffen. Onderdeel van deze innovatie is energieopwekking uit biomassa. Daarnaast vraagt de toenemende aandacht voor bodemenergie om ordening van de ondergrondse ruimte. Rijk en regio staan hiervoor aan de lat. Het gaat specifiek om warmte/koude opslag en geothermie. Beide bieden kansen om de klimaatambities te verwezenlijken. In de toekomst zijn warmtenetten relevant voor het transporteren van duurzame opgewekte warmte uit de ondergrond. Het Rijk ontwikkelt mede hiertoe de landelijke structuurvisie van de ondergrond.De Noordvleugel wil deze ontwikkelingen faciliteren. Momenteel worden warmtenetten vooral gebruikt voor het inzetten van de restwarmte van de industrie- en energiesector, bijvoorbeeld voor stads- en wijkverwarming. Binnen de regio Amsterdam vindt in opdracht van de provincie Noord-Holland onderzoek plaats naar het uitrollen van warmtenetten. Daarnaast krijgt het meenemen van energie uit water bij rijksprojecten aandacht, zoals de pilot met stromingsenergieturbines bij de Spuisluizen van Den Oever. Kansen liggen verder in (Bio)LNG voor allereerst de scheepvaart, maar in een vervolgstadium ook het vervoer per spoor.

Een concrete actie welke bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is onder meer:
- Faciliteiten bieden ten behoeve van offshore windenergie.

3.6.3 Inpassing smart grids om decentraal opgewekte energie lokaal te gebruiken

Smart grids zijn intelligente netwerken die lokaal opgewekte elektriciteit slim koppelen aan de lokale vraag naar elektriciteit. De ontwikkeling van dergelijke netwerken is essentieel om de voorgestane sterke groei van decentrale en lokale elektriciteitsopwekking mogelijk te maken en tegelijkertijd een robuuste energievoorziening te garanderen. Elektrisch vervoer is een belangrijk onderdeel van zo'n decentraal energiesysteem, omdat het de mogelijkheid geeft om pieken in de opwekking af te vangen. De uitrol van smart grids kan op termijn een ander licht werpen op de discussie rondom 380 kV-lijnen, welke centrale in plaats van decentrale opwekking faciliteren (zie 3.6.4).

Een concreet project dat bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is onder meer:
- 'Rendement voor iedereen' in Amersfoort en Utrecht, waarbij businesscases en financieringsconstructies worden ontwikkeld rondom smart grids en breedbandtoepassingen.

3.6.4 Balans vinden tussen voldoende ruimte voor zowel uitbreiding elektriciteitsnet en buisleidingentracé als verstedelijking

Hoogspanningslijnen zijn noodzakelijk voor het transport van elektriciteit. Grofweg kan gesteld worden dat het landelijke net via 380 kV-lijnen loopt en het regionale net via 150 kV-lijnen. In verband met het voorzorgsbeginsel gezondheid worden rond de verbindingen vrijwaringszones aangehouden. Ten aanzien van de 380 kV-lijnen is momenteel het 'Randstad380'-project in uitvoering. Dit netwerk is nodig voor de leveringszekerheid in de Randstad en het efficiënter benutten van het net voor het aansluiten van windparken op zee.

In de SVIR wordt ruimte gezocht voor het ophogen van 150-kV naar 380 kV tracés. Voor de Noordvleugel is het van belang dat gekozen wordt voor verbindingen waarvan de vrijwaringszones geen belemmering vormen voor verstedelijking. Daarnaast onderzoekt het Rijk op verzoek van de Tweede Kamer de wens om bestaande 150 kV-lijnen onder de grond te brengen (verkabelen). Diverse locaties in de Noordvleugel komen hiervoor in aanmerking, zoals Nieuwegein en Veenendaal.

Vanwege de nationale inzet op het gebied van energiezekerheid heeft de Noordvleugel belang bij de realisatie van de gasrotonde. In de Structuurvisie Buisleidingen zijn tracés gereserveerd voor de aanleg van leidingen van nationaal belang. Afstemming tussen vrijwaringszones rond de tracés en met name verstedelijkingsopgaven in de Noordvleugel is noodzakelijk.

Een concreet project dat bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is onder meer:
- Tracés hoogspanning en buisleiding.

Hoofdstuk 4

GEBIEDSOPGAVEN

Rijk en regio zijn samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsopgaven. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk betrokkenheid van het Rijk nodig is. Dit geldt zeker voor deelopgaven, waarbij sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio.

In het vorige hoofdstuk zijn op Noordvleugelniveau de thematische opgaven beschreven. Deze opgaven doen zich niet overal in dezelfde mate van omvang en urgentie voor. Een zevental gebieden, met een concentratie van economische activiteiten en bevolking, zijn van bijzonder belang voor de internationale concurrentiepositie. Dit zijn over het algemeen ook de gebieden waar de verschillende functies het meest met elkaar concurreren om de beperkt beschikbare ruimte. De opgaven die hier spelen zijn bestempeld tot de majeure integrale gebiedsopgaven waar de meeste aandacht naar uitgaat. Dit zijn ook de gebieden waar Rijk en regio, ieder vanuit hun eigen rol, een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben. De focus op de majeure integrale gebiedsopgaven wil overigens niet zeggen dat de andere gebiedsopgaven niet belangrijk zijn.

De majeure integrale gebiedsopgaven zijn:
1. Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
2. Zuidas
3. Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oevers (NZKG)
4. Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
5. As stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn
6. Utrecht-Oost/Science Park
7. A12-zone Oudenrijn-Lunetten

4.1 Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

Een sterke internationale concurrentiepositie vraagt om een goede internationale ontsluiting van Nederland via het wereldwijde netwerk van verbindingen door de lucht. De opgave is om dit netwerk kwalitatief te laten groeien. Met name voor het investeringsklimaat is het van eminente betekenis de Schipholregio als geheel economisch optimaal laten functioneren. Tegelijkertijd brengt dit doel een hoge concentratie van economische activiteiten en stedelijke functies in een ruimtelijk beperkt gebied met zich mee. Dit leidt - nu en in de toekomst - tot concurrerende ruimteclaims.

Het programma SMASH - Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer - is het kader waarbinnen het Rijk, samen met de regio, besluit over de ruimteclaims en tegelijkertijd kansen probeert te benutten. Het programma moet helderheid bieden met betrekking tot de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. Uitgangspunt daarbij is onder meer dat een deel van de groei van Schiphol wordt opgevangen door de ontwikkeling van Lelystad Airport (zie 4.8 en bijlage 1). Dit vraagt om een goede en betrouwbare landzijdige bereikbaarheid van beide luchthavens. Vanuit economische optiek is er winst te behalen in het verbeteren van de reistijden op de belangrijkste corridors van wegen en spoor van en naar Schiphol, evenals in de robuustheid van de ontsluitingen.

Op basis van de huidige uitgangspunten wordt via een aantal varianten onderzocht of er een andere balans tussen vliegen en wonen mogelijk is. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar zowel de gevolgen voor woningbouw, luchtvaart en bereikbaarheid als naar de economische gevolgen en de milieueffecten. Hinder en de mate waarin hinder wordt beleefd spelen eveneens een belangrijke rol. De horizon van het onderzoek is het jaar 2020, met een

doorkijk naar 2040. Staande afspraken zoals die van de Alderstafel en de woningbouwafspraken worden als uitgangspunt gehanteerd, ook als deze nu al conflicteren.

Daarnaast wordt onderzocht of er infrastructurele maatregelen nodig zijn om de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren. De A4-corridor, het spoor, het regionale netwerk, waaronder een verbinding met de greenports Bollenstreek en Aalsmeer, en de multimodale knoop Schiphol-Plaza hebben speciale aandacht. Zo ontbreekt een oost/weststructuur in de Bollenstreek. Tevens wordt bekeken of ontwikkelingen op de lijn Schiphol-Zuidas-Amsterdam Centrum complementair aan elkaar zijn en zo ja, of het economisch zinvol is deze aan elkaar te verbinden, bijvoorbeeld via openbaar vervoer (de zogenaamde 'airportcorridor').

Om de vliegveiligheid te verbeteren worden binnen SMASH maatregelen onderzocht op de ruimtelijke consequenties voor bijvoorbeeld de plaatsing van windmolens of de benodigde ruimte voor waterberging. Om dezelfde reden zijn maatregelen nodig om vogels rond de luchthaven te weren. Ook moet worden voorkomen dat stationaire objecten - denk aan hoge gebouwen en windmolens - de ruimte om op te stijgen en te landen beperken, bijvoorbeeld door de verstoring van het radarbeeld.

SMASH resulteert in drie eindproducten:
1. Afspraken en besluiten vastgelegd in een beleidsdocument;
2. Een uitvoeringsagenda waar Rijk, regio en sector niet-vrijblijvend aan meewerken;
3. Juridische borging in het Luchthavenindelingsbesluit (AmvB LIB).

4.2 Zuidas

De ligging en de metropolitane allure maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek voor werken, wonen en verblijven. In totaal zullen op de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs krijgen. De Zuidas is tevens een belangrijke schakel in het knooppunt van verbindingen in de Noordvleugel. Zo verbindt de A10-zuid de A4 met de A2, terwijl station Amsterdam Zuid op de drukke spoorcorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad ligt. De komende jaren wordt, mede als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen op de Zuidas, verdere groei van het personenvervoer verwacht over zowel weg, spoor en het regionaal OV. Om dezelfde reden vragen het spoorvervoer (OV-SAAL en Hanzelijn) en het regionaal vervoer (Noordzuidlijn) om een snelle en forse uitbreiding van de Openbaar Vervoersterminal.

De ondertekening van de bestuursovereenkomst Zuidas in 2012 vormde een belangrijke mijlpaal om de locatie verder te ontwikkelen als economische toplocatie. Dit betekent dat de komende jaren circa € 1,4 miljard in de Zuidas wordt geïnvesteerd. De A10 wordt uitgebreid en komt over een lengte van 1200 meter ondergronds te liggen. Tegelijkertijd wordt station Amsterdam Zuid opgewaardeerd tot hoogwaardig OV-knooppunt, met meer transfercapaciteit en grotere perrons voor spoor en metro. Op de tunneldaken van de A10 ontstaat ruimte voor de Amstelveenlijn, andere vormen van regionaal OV, fietsenstallingen en taxistandplaatsen. Verder voorziet het project in de aanleg van keersporen voor nationale HSL-shuttles. De metamorfose van station en wegen start in 2017; inmiddels is al wel begonnen met enkele voorbereidende werkzaamheden.

De verdere ontwikkeling van de corridor Zuidas – Schiphol is een gemeenschappelijk belang van het Rijk en MRA, waarbij het voor de hand ligt om de ontwikkelmogelijkheden in samenwerking te verkennen. Indien besloten wordt tot een tweede terminal op Schiphol kan met name de aanleg van een tweede railverbinding tussen de Zuidas en de luchthaven belangrijk zijn.

4.3 Noordzeekanaalgebied/ZaanIJoevers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied (NZKG) een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam en daarmee aan de nationale economie. Uit het in 2011 afgeronde MIRT-onderzoek Zaan-IJ oevers bleek dat zowel de havenactiviteiten als de woningbouwopgave van belang zijn voor gezonde economische groei van de MRA. Om die reden is besloten de groei van de haven en groei van de stad als één samenhangende MRA-opgave te beschouwen. Begin 2012 hebben de vijf Noordzeekanaal gemeenten (Velsen, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Amsterdam), de provincie Noord-Holland en het Rijk daarom besloten om samen te werken aan een integrale ruimtelijk-economische visie op het NZKG. Als plangebied is het gehele gebied in beschouwing genomen, van (de zeesluis bij) IJmuiden tot en met het IJ binnen de ring A10 van Amsterdam. De industrieclusters en transformatielocaties langs de Zaan behoren eveneens tot het plangebied. De betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben de visie vlak voor en na de zomer vastgesteld.

De belangrijkste voorstellen in de visie zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van bedrijfsterreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. Uitgangspunt is om voldoende ontwikkelingsruimte te bieden aan bedrijvigheid in het algemeen en maakindustrie en havenindustrie in het bijzonder. De inzet daarbij is gericht op een duurzame economische groei, waarbij transities mogelijk worden in de richting van duurzame energieproductie en energiediensten.

Voor de havens is vastgelegd dat de overslag mag op bestaand gebied achter de sluis stijgen tot 125 miljoen ton. Er wordt gekozen om eerst te intensiveren op het huidige havenareaal, om ruimte te geven aan activiteiten die een toegevoegde waarde voor de regio hebben. Als al het bestaande havengebied is gebruikt, is het noordelijk deel van de Houtrakpolder gereserveerd om tijdig nieuw terrein beschikbaar te hebben. Naast een optimale toegankelijkheid vanaf zee, moeten ook de achterlandverbindingen op orde zijn. Met name een vlotte doorstroming bij de sluizen en op de belangrijkste corridors in het vaarwegennet (Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal/Lekkanaal en de vaarweg Amsterdam-Lemmer) is belangrijk.

Op diverse plekken in de het NZKG, met name langs de Zaan en het IJ, ontstaan geleidelijk aan aantrekkelijke woonwerkmilieus. De inzet is erop gericht om deze ontwikkeling via een zorgvuldige procesgang in overleg met betrokkenen te laten plaatsvinden, onder andere om de benodigde beroepsbevolking te kunnen binden aan de regio. Op diverse locaties kan geleidelijk een dergelijke transformatie plaatsvinden. In eerste instantie zullen concrete woningbouwplannen, waarvan de milieubeperkingen al zijn opgeheven, uitgevoerd worden. Daarbij gaat het onder meer om de Houthavens, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM op de IJ-oever of langs de Noordzaan. Tegelijkertijd wordt onderzocht waar het wenselijk is de milieucontouren zodanig aan te passen dat enerzijds (haven)bedrijven goed kunnen blijven functioneren en anderzijds wonen dichterbij de haven mogelijk wordt. In de Coen- en Vlothaven wordt tot 2025 niet actief getransformeerd. Op de lange termijn is het niet uitgesloten dat er woningen gebouwd zullen worden. Wanneer besloten wordt tot realisatie van een nieuw havenareaal in het noordelijk deel van de Houtrakpolder, moet compensatie plaatsvinden voor het verlies van natuurwaarden.

De visie zet ook in op leefbaarheidsaspecten. De rijke cultuurhistorie van het NZKG-gebied wordt beter zichtbaar gemaakt door het koppelen van recreatieve ontwikkelingen aan de verschillende cultuurhistorische elementen. Tevens worden historische structuren als de IJ-dijken en de Stelling van Amsterdam dragers van een recreatieve doorlopende routing. Door de inzet op duidelijke entrees naar het groengebied en goede recreatieve verbindingen voor zowel fietsers, wandelaars als over water, krijgt het groengebied een grotere betekenis voor de bewoners van de regio en zijn stad en landschap goed met elkaar verbonden.

Ten aanzien van de bereikbaarheid is met de komst van de tweede Coentunnel en de Westrandweg de weginfrastructuur in de regio in belangrijke mate aangevuld. Op basis van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam is in oktober 2013 bepaald wat nodig is om tot 2030 een goede bereikbaarheid via een robuust wegennet te waarborgen. Het betreft capaciteitsuitbreiding A7/A8 tussen de Coentunnels en Purmerend Noord en een verbinding tussen de A8 en de A9. Het Rijk start een MIRT-verkenning A7/A8 en een MIRT-onderzoek naar de A9; de provincie Noord-Holland start een planstudie Verbinding A8-A9. Bij een uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder zal de N202 mogelijk moeten worden verlegd. Verder worden Amsterdam-Noord en Zaandam met elkaar verbonden door hoogwaardig openbaar vervoer buslijn(en). Ook ontstaat langs de oevers van het IJ een snelle en een recreatieve fietsroute. In IJmuiden en Velsen wordt hoogwaardig openbaar vervoer toegevoegd door aansluiting op de Zuidtangent.

De milieuwet- en regelgeving biedt beleidsruimte om op een aantal plekken in het gebied meer hinder te accepteren dan tot op heden wordt gedaan. Hiervan zal op een aantal plekken gebruik van worden gemaakt ten behoeve van functiemenging en bedrijfsontwikkeling.

In de loop van 2013 en 2014 wordt de Bestuurlijke Agenda NZKG opgesteld, met samenwerkings- en afstemmingsafspraken. Hierin wordt aangegeven wat de samenhang tussen de besluiten en afspraken is en wanneer die besluiten opportuun zijn. Dit sluit aan bij een adaptieve manier van programmeren en realiseren. Daadwerkelijke ontwikkelingen en ramingen worden daartoe (extra) goed gemonitord.

4.4 Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

De Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RSV-AAM), door het Rijk vastgesteld op 13 november 2013, schetst het perspectief op de ontwikkeling van woningbouw, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Vanuit deze drievoudige ambitie wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en daarmee op verbetering van de internationale concurrentiekracht van de Randstad als geheel. Het in de Rijksstructuurvisie geschetste toekomstperspectief is door de regionale overheden in november 2013 bekrachtigd in een bestuursovereenkomst, terwijl de afspraken over Almere 2.0 tussen het Rijk, de provincie Flevoland en Almere in een uitvoeringsovereenkomst zijn vastgelegd.

Woningbouw
Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Een deel van de regionale behoefte aan nieuwe woningen kan in Almere worden opgevangen. Uitgangspunt is dat de verstedelijking in de regio zoveel mogelijk wordt geconcentreerd in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere. Dit versterkt de agglomeratiekracht.
Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, wordt druk opgebouwd die nodig is voor een westwaartse groei van Almere en worden de investeringen in deze vervoersassen maximaal benut. Ter verbetering van de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel wordt de komende jaren gewerkt aan de capaciteitsvergroting van de bestaande rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Verder wordt de bereikbaarheid tussen Almere en de provincie Utrecht verbeterd, dit betreft momenteel onder andere het verbreden van de A27 tussen Utrecht en knooppunt Eemnes en een pilot met een snelbus tussen Almere en Utrecht De Uithof.

Almere groeit in fasen en organisch op locaties langs de bestaande vervoersassen (A6, A27 en Flevolijn) volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. De locaties Almere Poort, Nobelhorst, Centrum Weerwater en Oosterwold bieden ruimte aan een aanzienlijk aantal woningen, voorzieningen en aan bedrijvigheid.

Samen met de groei van Almere zal de stedelijke infrastructuur en groenblauwe structuur meegroeien. Met de Floriade in 2022 krijgt het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad bovendien een internationale impuls. In verband met de organisatie van de Floriade en de daaraan gekoppelde gebiedsontwikkeling is een tijdige realisering van de capaciteitsuitbreiding van de A6 en adequate ontsluiting van de Floriadelocatie noodzakelijk. Tegelijkertijd wordt een volwaardig voorzieningenpakket op het gebied van onderwijs, werkgelegenheid, cultuur, sport en duurzaamheid ontwikkeld. De groei en de daarbij behorende investeringen in de integrale ontwikkeling van de stad, biedt de Almere de kans zich door te ontwikkelen als een meerkernige stad met een groene kwaliteit midden in het stedelijk netwerk van de Noordvleugel.

Gekozen is voor een organische ontwikkeling met een gefaseerde aanpak. Dit betekent dat er geen vaststaand eindbeeld voor de ontwikkeling wordt vastgelegd, maar dat op adaptieve wijze, stap na stap, naar het toekomstperspectief wordt toegewerkt. De marktvraag naar woningen en bedrijfslocaties is sturend.

Bereikbaarheid
Op het moment dat de bouwlocaties in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande vervoersassen zijn benut, kan worden gestart met de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Een IJmeerverbinding met een hoogstedelijke ontwikkeling van Almere Pampus is hierbij de stip op de horizon. Deze verbinding is een metroachtig systeem dat Almere en in het bijzonder de locatie Pampus direct verbindt met Amsterdam. Een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van Amsterdam IJburg. Periodiek zal de voortgang van de woningbouw en andere ontwikkelingen in de Noordvleugel worden gemonitord, daarbij zal ook de bereikbaarheid tussen Almere en de Utrechtse regio worden betrokken.

Het Rijk en de regio hebben als ambitie een westelijke ontwikkeling van Almere. In samenhang met het besluit om te zijner tijd Almere Pampus in ontwikkeling te nemen zal ook een aanvullend besluit over de ontsluiting genomen moeten worden. Met uitzondering van de provincie Noord Holland (voorkeur aanvullende maatregelen Hollandse Brug) vormt de IJmeerlijn voor alle partijen het gewenste toekomstperspectief gezien de betekenis voor de metropoolvorming. Op basis van de MIRT-verkenning wordt een go/no-go-besluit genomen, waarbij meerdere alternatieven voor de ontsluiting van Almere in de afweging worden meegenomen, waaronder ook een ontsluiting via de Hollandse brug. De gemeente Almere stelt positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding als voorwaarde voor de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Indien niet tot een IJmeerverbinding wordt besloten, treden het Rijk en de regionale overheden met elkaar in overleg over hoe de gedeelde ambitie ten aanzien van de versterking van de Noordvleugel en verantwoorde ontwikkeling van de stad Almere kan worden bereikt.

De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad levert naar verwachting nieuwe werkgelegenheid op in de regio en sluit dan ook goed aan bij de ambities van Almere op het vlak van werkgelegenheid. Het MER zal ingaan op de definitieve routestructuur en de milieueffecten daarvan. Naar verwachting is dit begin 2014 bekend. Alle betrokkenen hebben afgesproken dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om de verschillende ruimtevragende functies toekomstvast op elkaar af te stemmen, zodat hinder en hinderbeleving in een vroegtijdig stadium kan worden voorkomen of kan worden geminimaliseerd.

Natuur
Rijk en regio zetten in op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer, met als toekomstperspectief een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). Hierdoor ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer wordt vitaal, gevarieerd en robuust. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen en ruimtelijke ontwikkelingen zijn er minder, meer of andere (natuur)maatregelen nodig.

Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden en die kan worden aangepast aan verschillende toekomstscenario's. Welke natuurmaatregelen wanneer nodig zijn wordt bepaald op basis van monitoring en de resultaten van onderzoek. De vervolgstappen naar het robuuste systeem zijn gekoppeld aan Natura 2000, Kaderrichtlijn Water (KRW) en aan mitigerende maatregelen in relatie tot toekomstige ontwikkelingen, zoals recreatie en een eventuele IJmeerverbinding.

In het Markermeer-IJmeer draagt het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop bij aan het realiseren van het toekomstperspectief van het TBES. Complementair daaraan kan met de eerste fase van het project Marker Wadden worden gestart. Hiermee worden belangrijke stappen gezet ter verbetering van de ecologische kwaliteit en recreatieve gebruiksmogelijkheden.

4.5 As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. Zo is het stationsgebied het belangrijkste OV-knooppunt van Nederland, met één van de grootste winkelcentra van het land, de Jaarbeurs en nationale hoofdkantoren. Leidsche Rijn is de grootste Vinex-locatie van Nederland en fungeert tevens als centraal gelegen vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. Op het industrieterrein Lage Weide, met één van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Stationsgebied Utrecht
De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste projecten van het land. Dit houdt direct verband met de grote toename van het aantal reizigers die het Stationsgebied Utrecht krijgt te verwerken. In 2020 zullen dagelijks 370.000 reizigers gebruik maken van de OV-terminal, dat is 100.000 meer dan nu het geval is. Richting 2030 loopt het aantal reizigers op tot maar liefst 465.000 per dag. Uit MIRT-onderzoek blijkt dat - om de druk op de OV-terminal te verlichten en de leefbaarheid in de overbelaste buscorridors te verbeteren - extra impulsen in het regionaal OV nodig zijn, ook op de lange termijn. Daarnaast vindt aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en een hoogwaardige transformatie plaats, met een accent op nationale functies gericht op ontmoeting. In het kader van de Utrechtse zoektocht naar het verbeteren van de oost-west relaties in de stad wordt er hard gewerkt aan de uitbreiding van het tramnetwerk. Het stationsgebied raakt diverse binnenstedelijke transformatieopgaven, waaronder de Merwedekanaalzone, Cartesiusdriehoek en Welgelegen .Om deze van de grond te krijgen zijn nieuwe ontwikkelstrategieën nodig.

Leidsche Rijn
Met in totaal 31.000 woningen en 80.000 inwoners draagt Leidsche Rijn bij aan de ruimtelijke kwaliteit van een veel groter gebied. Dankzij deze verstedelijkingsconcentratie worden waardevolle omliggende landschappen ontzien. Leidsche Rijn vervult zeker nog tot 2025 een belangrijke opvangfunctie. Het is in Nederland één van de weinige plekken waar zonder veel planologische procedures nog een substantieel woningbouwprogramma kan worden gerealiseerd. Inmiddels is een flink deel hiervan gerealiseerd. Van het ca. 720.000 m^2 omvattende kantorenprogramma is ongeveer een derde gereed, terwijl van de geplande bedrijventerreinen ongeveer de helft is uitgegeven en er nog 59,4 ha uitgeefbaar is.

Voor de komende jaren is de realisatie van Leidsche Rijn Centrum de grootste opgave. Om de locatie via het dak van de geïntegreerde A2 daadwerkelijk te verbinden met de stad moet hier een omvangrijk programma tot stand komen, inclusief ontwikkeling van een nieuwe vervoersknoop (met P+R, HOV, spoor). Aan de westzijde van Leidsche Rijn wordt het recreatielandgoed Haarzuilens ontwikkeld. De opgave is om de ontwikkeling van dit regionale recreatiegebied te laten aansluiten op de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn. Tot slot

speelt de aanpak van de hoogspanningslijn Utrecht-Dodewaard in Rijnvliet en verder richting Rijnenburg en Nieuwegein.

4.6 Utrecht-Oost/Science Park

Het Utrecht Science Park, onderdeel van De Uithof, levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische ontwikkeling van de Noordvleugel. De laatste jaren ontwikkelt het gebied zich tot een internationaal georiënteerd science-cluster, met een concentratie van topbedrijven. De Utrechtse Universiteit wil De Uithof verder ontwikkelen als centraal liggend nationaal kenniscentrum.

Op het Science Park, onderdeel van het grotere gebied Utrecht-oost, is sprake van een grote dynamiek. Zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid zijn de voornaamste opgaven. Hiertoe liggen niet alleen in het naast de Uithof gelegen kantorengebied Rijnsweerd mogelijkheden, maar ook in de regiogemeenten. Een voorbeeld is de ontwikkeling van de Science-as in de gemeente De Bilt met onder meer het RIVM-terrein, in combinatie met de daarmee verbonden oosttangent voor de verbetering van de OV-bereikbaarheid van Utrecht Science Park. Voor de modernisering van Rijnsweerd staat het doorbreken van de monofunctionaliteit centraal, samen met het verbeteren van de aansluiting via OV en fiets op De Uithof. De aanleg van de tweede tramlijn via de binnenstad, ook ter ontlasting van de zeer drukke huidige busroutes, kan daarmee dichterbij komen. Het nieuwe station Vaartse Rijn zal zich de komende jaren ontwikkelen tot belangrijk nieuw OV-knooppunt van Utrecht. Dit zal de bereikbaarheid van het Science Park en Utrecht Oost verbeteren, Utrecht Centraal ontlasten en de economische en culturele betekenis van de zuidelijke binnenstad versterken.

De A27, A28 en A12 doorsnijden Utrecht-oost. Hier ligt een forse bereikbaarheids- en inpassingsopgave. Ook is er aandacht nodig voor de kwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het landschap rond De Uithof heeft meer dan nationale allure en is daarmee een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Instandhouding van de groene bufferzones tussen de verschillende stedelijke gebieden en de verdere ontwikkeling voor natuur en recreatie maakt daarom deel uit van de uitgezette koers voor dit gebied. De voorziene overkapping van de A27 bij Amelisweerd biedt kansen om meer ruimtelijke samenhang te brengen aan de oostkant van de stad Utrecht. Landgoed Amelisweerd en het stedelijk gebied worden dankzij de overkapping weer met elkaar verbonden.

Uiteindelijk doel is de potentie van het gebied ten volle te benutten. Om dit te bereiken starten de regionale overheden, in samenwerking met Rijk en andere organisaties, een proces om alle ontwikkelingen en kansen in samenhang te bezien en te faciliteren.

4.7 A12-zone Oudenrijn - Lunetten

Op langere termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een hoogwaardig en multifunctioneel woon/werkgebied, dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van de Noordvleugel. De ligging van dit gebied is uitstekend: op het kruispunt van de twee sterke economische vervoersassen A2 en A12, centraal in Nederland, vlakbij Schiphol en in het hart van de kennisregio van midden-Nederland. Het is een gebied met een grote economische en ruimtelijke potentie. In het 'Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal' (2011) zijn samenhangende nationale, regionale en lokale opgaven onderkend, die zich de komende decennia uitstekend lenen voor verknoping. Een belangrijke opgave is daarbij de OV-bereikbaarheid. Tevens kan de A12-zone de stad beter verbinden met de groengebieden ten oosten en westen van de stad.

Op basis van huidige inzichten voorzien de publieke partijen voor 2025 geen grootschalige ontwikkelingen. De komende jaren wordt daarom vooral ingezet op het uitwerken van oplossingen voor actuele ruimtelijke en infrastructurele opgaven in het gebied. Voor de langere

termijn staat de verbreding van de A12 gepland, met als aandachtspunt dat deze de beoogde ontwikkelingen niet onmogelijk maakt. In 2013 is regionaal gestart met samenwerking met private partijen door het Verstedelijkingsperspectief op onderdelen verder te verdiepen.

4.8 Overige gebiedsopgaven

Naast de ontwikkelingen in de prioritaire gebieden spelen er vele opgaven in deelgebieden. Dit geldt niet alleen voor de Noordvleugel, maar ook voor Noord-Holland Noord, overig Flevoland en overig Utrecht. Deze dragen eveneens bij aan het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het gaat voor een belangrijk deel om projecten en opgaven die opgepakt kunnen worden op regionaal schaalniveau. Het Rijk heeft hierbij geen directe betrokkenheid. Deze paragraaf geeft een beknopt overzicht van de belangrijkste opgaven in de deelgebieden; in bijlage 1 zijn ze meer uitgebreid beschreven. Deze projecten zijn ook opgenomen in bijlage 2 welke apart is bijgesloten.

4.8.1 Amstelland, Zuid-Kennemerland en Gooi- en Vechtstreek
In Amstelland spelen diverse opgaven op het gebied van verstedelijking en infrastructuur. Recent *is* het uitvoeringsproject A1/A6/A9 van start gegaan. Invoering van de Ongehinderde Logistieke Verbinding Greenport verbetert de aan- en afvoer van goederen van Bloemenveiling Aalsmeer, terwijl door de omlegging van de N201 zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van het gehele omliggende gebied aanzienlijk toeneemt.
Zuid-Kennemerland heeft te maken met meerdere bereikbaarheidsopgaven, met name met het oog op de grote pendelstromen richting Schiphol en Zuidas. In de Gooi- en Vechtstreek, Waterland/Purmerend en Zuidoostlob/Bloemendalerpolder spelen eveneens diverse bereikbaarheidsopgaven.

4.8.2 Lelystad
In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport kan vanaf 2015 als twin-luchthaven van Schiphol niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol accommoderen. Hiervoor moet voor 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit worden genomen. Lelystad heeft tot 2040 plek voor de bouw van 15.000 woningen, waarvan tweederde op de locatie Warande. Op toeristisch gebied liggen er kansen dankzij onder meer BataviaStad, BataviaHaven en de Oostvaardersplassen. Over de bereikbaarheid van Lelystad en luchthaven Lelystad via de A6, het provinciale en gemeentelijke wegennet, spoor en regionaal OV, is een MIRT-onderzoek gestart. Flevokust kan zich op termijn ontwikkelen tot multimodaal logistiek knooppunt voor het goederenvervoer.

4.8.3 Overig Flevoland
Dit deel van de provincie Flevoland speelt onder meer een essentiële rol bij het halen van de duurzame energiedoelstelling, zoals door de aanleg van Nederlands grootste windpark in de Noordoostpolder. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur is de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle van belang.

4.8.4 Noordvleugelgedeelte Utrecht (Utrecht en Amersfoort)
Naast de majeure gebiedsopgaven spelen er in Utrecht en Amersfoort enkele grote herstructurerings- en transformatieopgaven, de aanpak van kantorenleegstand en meerdere verdichtingsopgaven. Daarnaast zijn er diverse bereikbaarheidsvraagstukken. In deze regio's is ook voorzien in een aantal uitleggebieden. Kansen liggen er voor verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van zorg.

4.8.5 Overig Utrecht
In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateroverlast en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch zijn er onder meer kansen voor Agro Food Tuinbouw en Life Sciences. De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden.

4.8.6 Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord (NHN) heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een aangenaam woon- en werkklimaat. Naast een diversiteit aan unieke open landschappen en mooie steden en dorpen, telt dit deel van de provincie drie kusten (Noordzee, Wadden en IJsselmeer/Markermeer) met aantrekkingskracht voor recreanten, toeristen en bezoekers. Op basis van deze gebiedskwaliteiten kan NHN een bijdrage leveren aan de woningbehoefte van de Noordvleugel. Daarbij ontwikkelt NHN haar eigen sterke kanten aan de hand van een clusteraanpak, gericht op vijf krachtige ruimtelijk-economische clusters: Agribusiness, Duurzame Energie, Marien/ Maritiem&Offshore, Vrijetijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstellingen en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd.

In de economische clusters zijn naast internationale bedrijven ook meerdere hoogwaardige kennisinstituten en onderzoekscentra aanwezig, waaronder ECN, TNO, Imares, ATO, WUR, Tocardo, NIOZ, Maritime Campus Netherlands (MCN) en de Koninklijke Marine. Met het oog op het versterken van de economische structuur verdient verbetering van de bereikbaarheid via weg, spoor en water aandacht.

Geredeneerd vanuit onder meer het zorgen voor aantrekkelijke vestigingslocaties, het stimuleren van recreatie/toerisme en dat het Waddengebied UNESCO Werelderfgoed is (siteholder is het Rijk) dat beter moet worden ontsloten (digitaal en fysiek), moet de betekenis van het Waddengebied voor de Noordvleugel worden vergroot. Dat begint bij de bewustwording dat de Wadden mondiaal een uniek natuurlijk gebied zijn.

Hoofdstuk 5

Een nieuwe manier van werken

Rijk en regio zijn het eens over de opgaven die wachten om de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel te versterken. Maar de context waarin deze zich afspelen is de afgelopen jaren fundamenteel veranderd. Als uitvloeisel van de economische tegenwind van de laatste jaren is de initiërende rol van de overheid bij ontwikkelingen aanmerkelijk kleiner geworden. Dit noopt tot een nieuwe manier van werken.

In de ruimtelijke ordening doet zich sinds ruim een decennium een transitie voor van aanbod- naar vraagoriëntatie. Deze transitie leidt tot meer nadruk op organische ontwikkeling en uitnodigingsplanologie. In deze transitie verandert ook de rol van de overheden ten opzichte van initiatienemers. Overheden gaan zich richten op de condities (sturen op kaders via hoofdlijnen), visie (geen blauwdrukken of eindbeelden meer) en adaptieve strategieën. De essentie hiervan is dat initiatiefnemers, variërend van zelfbouwers tot beleggers, ruimte krijgen om binnen de gestelde kaders initiatieven tot wasdom te brengen. Om dit mogelijk te maken, is het van belang dat de verhouding tussen overheidslagen verandert.

Gevolgen veranderde context
Al enkele decennia vindt er in het fysieke domein een decentralisatie plaats. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012 is hiervan het voorlopige sluitstuk. In het licht van deze veranderde context zal, om tot de beoogde resultaten te komen, in vergelijking met de Gebiedsagenda's van 2009, het 'hoe' en 'wanneer' de komende jaren meer centraal staan. Het 'wat' is meer dan voorheen op hoofdlijnen en op het niveau van ambities geformuleerd. De ambitie en visie van deze geactualiseerde Gebiedsagenda, samen met de daarin geformuleerde opgaven, bieden ruimte en flexibiliteit. Nu nog onbekende private investeerders en initiatiefnemers kunnen hierop inspelen. Op hun beurt investeren overheden enerzijds in diverse programma's en projecten en faciliteren anderzijds initiatieven van anderen.

Niet alleen is de initiërende rol van de overheid zelf bij ontwikkelingen verkleind, ook is er minder geld beschikbaar dan in het verleden. Dat geldt, mede als gevolg van de economische crisis, ook voor marktpartijen. Dit betekent dat er innovatief naar het investerend vermogen gekeken moet worden. Bijvoorbeeld door per opgave te zoeken naar mogelijkheden om budgetten van alle betrokken overheden te ontschotten en door te zoeken naar verschillende dekkingsbronnen en verdienmodellen om een project te realiseren. De belangen van een overheid bij de totale gebiedsopgave zijn belangrijker dan de vraag uit welk deelbudget de financiering door die overheid plaatsvindt.

Samen(hangend) realiseren
Door de veranderde omstandigheden is het van wezenlijk belang om tussen ontwikkelingen samenhang en verbinding aan te brengen. Afstemming tussen alle relevante partijen vanuit een gemeenschappelijke ambitie en visie is cruciaal, zodat ieders inzet wordt versterkt in plaats van tegengewerkt. Hier is voor de overheid een zeer belangrijke faciliterende rol weggelegd. De woningbouwopgave is een voorbeeld. Het met elkaar eens zijn over de bouw van x-duizend woningen is niet meer voldoende, aangezien het aan mogelijkheden ontbreekt om de woningbouw in grote aantallen te financieren. Het is daarom noodzakelijk om meer adaptieve ontwikkelingsstrategieën te hanteren. Daarbij hoort ook het betrekken van partijen, zoals wooncorporaties, ontwikkelaars, beleggers en zelfbouwers, bij concrete gebiedsontwikkelingen. Het organiserend vermogen komt meer voorop te staan. Een gebiedsvisie moet voortaan enerzijds robuust en consistent zijn en anderzijds voldoende flexibel en uitnodigend om partijen met investeringsvermogen aan te trekken en ruimte te geven voor een eigen invulling. Een vergelijkbare uitdaging geldt voor landschap en natuur.

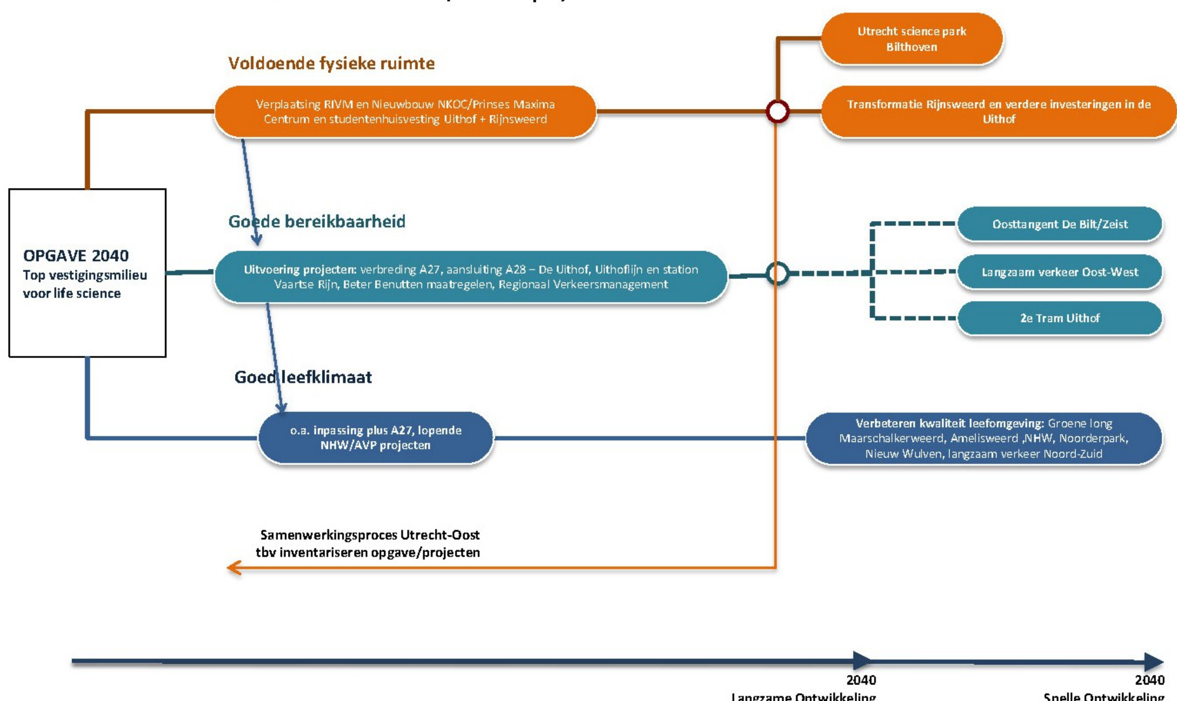
Daarnaast moet er op de verschillende thema's naar sterkere samenhang en win-win situaties gestreefd worden. Zo is bij de ontwikkeling van knooppunten, mits de afstemming geop-

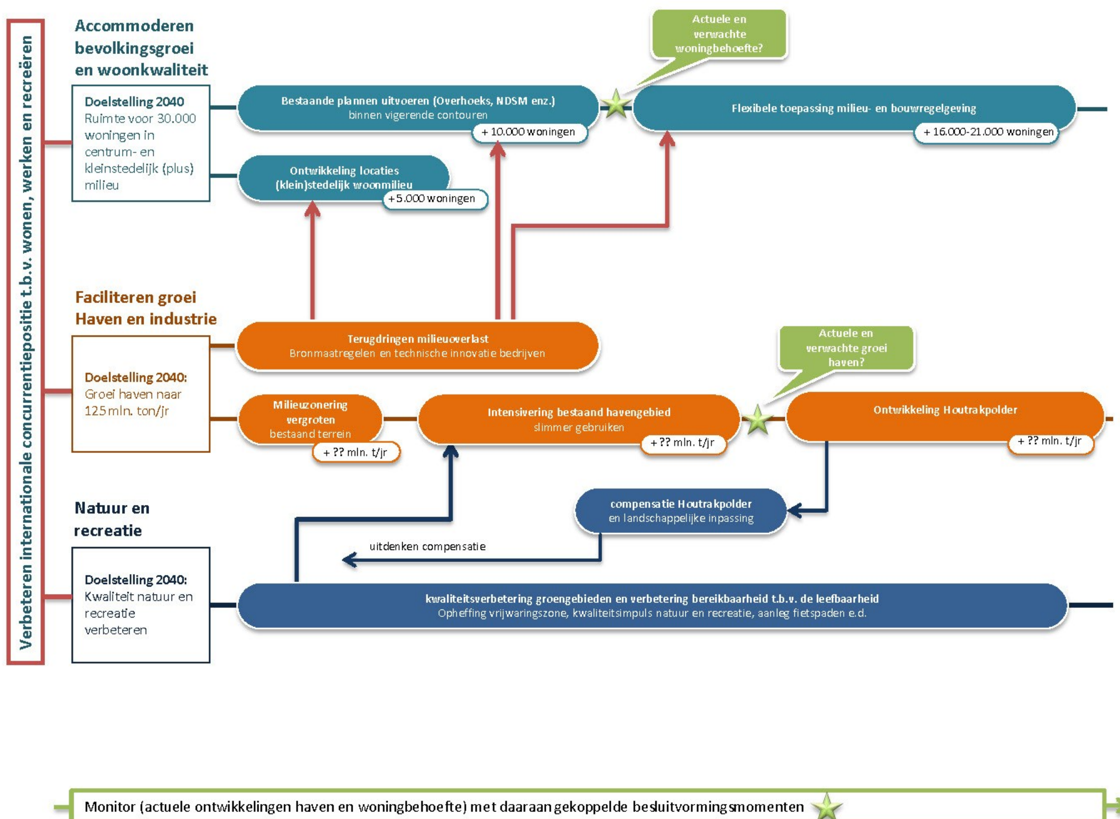
timaliseerd wordt, voor alle thema's resultaat te boeken. Om daadwerkelijk tot samenwerking en tot concrete resultaten te kunnen komen, zal er bovendien soms ruimte moeten worden gegeven ten opzichte van wat sectoraal gezien het ideaal zou zijn. Verder is het van belang om kansen en risico's voor waterbeheer op tijd te signaleren. Daarom worden waterbeheerders vroegtijdig betrokken bij alle ruimtelijke plannen die van belang zijn voor het waterbeheer.

Flexibel programmeren: naar een nieuwe projectenagenda
Onder meer in MIRT-verband zijn de samenwerkende overheden altijd gewend geweest om langetermijnafspraken te maken en het beschikbare budget te verdelen, ook als dit pas vijftien jaar later beschikbaar komt. De verwachting was dat wanneer de ene partij A zou doen, de andere partij daar B tegenover zou stellen. De afgelopen jaren is het steeds lastiger gebleken zulke afspraken met een lange tijdshorizon waar te maken. Ontwikkelingen zijn omkleed met onzekerheden en vinden steeds meer op een organische manier plaats.

In dit licht is het verstandig om op een flexibele manier te programmeren en te ontwikkelen, waardoor ruimte ontstaat om tijdig in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden, zie de twee afbeelding met de mogelijke ontwikkelpaden voor Utrecht-Oost/Science Park en het Noordzeekanaalgebied. Daarbij is het essentieel om een goede blijvende samenwerking te hebben tussen de diverse betrokken partijen, die stoelt op een gedragen ambitie en visie. Een samenwerking bovendien waarbij snel kan worden ingespeeld op een gewijzigde situatie. Dit vraagt een andere methode om tot invulling te komen van projecten, met name ten aanzien van deelprojecten en de fasering in de uitvoering. Onzekerheden moeten vooraf worden benoemd, terwijl nieuwe zekerheden vooraf kunnen worden gecreëerd door relevante ontwikkelingen te volgen en beslismomenten meer in de tijd te plannen. Daarbij is het van belang tussentijds te toetsen of actuele ontwikkelingen de beslissingen versnellen of vertragen. Dit vraagt een actieve monitoring op structurele basis. In het project Zaan/IJ-oevers zijn hier eerste ideeën over op tafel gekomen en omgezet in een monitoringssysteem.

Gevolg is dat projecten minder traditioneel in de projectenlijst terugkomen. Volgende stap is na te gaan over welke projecten beter op een later moment een beslissing kan worden genomen. Zeker naarmate projecten op de langere termijn spelen, is het van belang de discussie te verschuiven van investeringsbeslissingen naar ontwikkelpaden. Het gaat er daarbij om in onderzoeken en verkenningen breed te zoeken naar opties en bandbreedtes in plaats van naar vaststaande concrete oplossingen.





De uitwerkingen van de majeure gebiedsopgaven NZKG en Utrecht-oost/Science Park geven aan hoe een adaptieve aanpak schematisch weergegeven kan worden. De verschillende stappen zijn, voor zover mogelijk, indicatief in beeld gebracht. De paragrafen 4.3. en 4.6. geven een inhoudelijke beschrijving van beide opgaven.

Een goed onderscheid naar tijdvakken is eveneens van belang. Hoe verder in de toekomst, hoe meer er rekening moet worden gehouden met onzekerheden. Voor het eerste tijdvak, de komende twee jaar, geldt dat er actief moet worden gezocht naar ‘no regret’-maatregelen, die goed en kostenefficiënt zijn en passen in elk willekeurig en onzeker eindbeeld.

In grote lijnen bestaat de adaptieve aanpak uit zes stappen:
1. Formuleren van onderscheidende centrale ambitie;
2. Vertalen van de ambitie in concrete, meetbare opgaven en globale uitvoeringstermijnen;
3. In kaart brengen van onzekerheden;
4. Omzetten van onzekerheden in kantelpunten: wanneer kan een besluit worden genomen?;
5. Besluiten over no-regret maatregelen die in elk scenario passen;
6. Op basis van voorgaande stappen per opgave ontwikkelpaden schetsen.

De context waarbinnen dit plaatsvindt is:
- Kiezen voor uitnodigingsplanologie en experimenten met nieuwe samenwerkingsvormen van overheid en markt.
- Optreden als een faciliterende overheid, die gebruik maakt van de creativiteit, kennis en innovatiekracht van marktpartijen en maatschappelijke organisaties, onder meer door samen businesscases op te stellen.
- Terugbrengen van grote opgaven naar ‘eenvoudige’ deelopgaven en deze gericht aanpakken. Dit vereist het vertrouwen dat de resterende opgaven ook opgepakt zullen worden en zo op een organische manier tot een integrale oplossing leiden.
- Een bereidheid om te zoeken naar nieuwe verdienmodellen, het zoeken van maatwerk als het gaat om dekkingsbronnen én werk maken van ontschotting van budgetten.

Hoofdstuk 6

Programma's en projecten

De Gebiedsagenda wordt - in een aparte bijlage - afgesloten met een overzicht van alle mogelijke programma's en projecten. Het kan daarbij gaan om concrete projecten en programma's, maar ook om andersoortige acties of maatregelen. In meer en mindere mate dragen deze alle bij aan de realisatie van de visie en de daarmee verbonden opgaven.

De projectenlijst 2013 is nog grotendeels op 'traditionele' wijze tot stand gekomen. Dit houdt in dat deze nog niet de nieuwe manier van werken weerspiegelt, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, die een meer flexibele, adaptieve aanpak nodig maakt. De geschetste aanpak vereist een fundamenteel andere manier van denken en handelen van alle betrokkenen. De opgave is dan ook deze nieuwe werkwijze en de 'mental shift' die daarvoor nodig is de komende jaren stapje voor stapje met elkaar uit te werken.

De focus in de projectenlijst ligt op initiatieven waar Rijk en regio elkaar nodig hebben of die een duidelijke relatie hebben met een gezamenlijke prioriteit. Bij veel projecten ligt een rol voor andere (markt)partijen. Aan een aantal gebiedsopgaven hechten Rijk en regio groot belang. Daarbij is sprake van een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Deze majeure gebiedsopgaven komen in het overzicht duidelijk terug. De indeling van de projectenlijst volgt op hoofdlijnen de thema-indeling van hoofdstuk 3, waarbij de projecten gekoppeld zijn aan de verschillende deelopgaven.

De verschillende thema's worden voorafgegaan door een algemeen punt, de jaarlijkse monitoring van de Gebiedsagenda en een overzicht van een aantal majeure gebiedsopgaven. Met deze indeling wordt aangegeven dat de focus in ieder geval op de majeure gebiedsopgaven ligt, terwijl tegelijk duidelijk is dat er daarnaast meer thematische projecten zijn die bijdragen aan de geformuleerde ambities. De thematische opgaven spelen zowel in de majeure gebieden als in de overige gebieden van de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

Voor het opnemen van projecten zijn de volgende selectiecriteria gehanteerd:
- het project draagt bij aan één of meerdere hoofd- en deelopgaven in de Gebiedsagenda;
- het project heeft een directe of indirecte ruimtelijke impact en streeft een concreet doel na;
- het project heeft een duidelijk onderscheidend karakter;
- er is betrokkenheid van Rijk en/of regio en er is sprake van regionale overeenstemming.

Terughoudend is omgegaan met het opnemen van projecten van 'economische' aard. Voor veel van deze projecten geldt namelijk dat ze reeds zijn opgenomen in de Economische Agenda Noordvleugel.

Per project is het doel omschreven en is - voor zover bekend - informatie opgenomen over de status, een tijdsindicatie, de trekker en de andere betrokken partijen, noties in relatie tot de financiering, de geografische regio en de samenhang met andere deelopgaven en projecten.
Bovendien is er voor gekozen om projecten maar op één plaats op te nemen: daar waar de grootste relatie met de opgave ligt. Het feit dat diverse themaopgaven terugkomen in de majeure gebiedsopgaven is eveneens in beeld gebracht.

Een nadere toelichting is opgenomen in de projectenlijst.

Bijlage 1 Overige ontwikkelingen

Hoofdstuk vier geeft een overzicht van een aantal majeure gebiedsopgaven. Aanvullend spelen er allerlei opgaven in deelgebieden, zowel in de Noordvleugel als in de overige delen van Flevoland, Noord-Holland Noord, en Utrecht. Bij elkaar opgeteld zijn deze eveneens van wezenlijk belang voor het versterken van de internationale concurrentiepositie. In 4.8 is de essentie daarvan weergeven. In deze bijlage zijn ze meer uitgebreid beschreven.

Noordvleugel

Science Park Amsterdam
Het Science Park Amsterdam is een belangrijk onderdeel van het kennis- en innovatiesysteem in de Metropoolregio Amsterdam. Het is een knooppunt van onderwijs, onderzoek en ondernemen, en herbergt bijvoorbeeld de faculteit FNWI van de UvA en het Amsterdam University College, onderzoeksinstellingen als AMOLF, CWI en Nikhef en ondernemingen op het gebied van *life sciences* en ICT. En het grootste internetknooppunt van Europa, AMS-IX, met een grote aantrekkingskracht op ondernemingen.
Het Science Park Amsterdam is door het ministerie van EZ aangemerkt als campus van nationaal belang en groeit uit tot een wetenschapspark met een toonaangevende reputatie in Europa. Hiertoe wil het Science Park nieuwe bedrijven en onderzoeksinstituten blijven aantrekken. Ook wordt het park de locatie van de samengevoegde bèta-faculteiten van de Vrije Universiteit en Universiteit van Amsterdam: *Amsterdam Faculty of Science*. Dit betekent dat het zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en het verder verbeteren van de bereikbaarheid belangrijke opgaven zijn.

Amstelland
In 2012 is een start gemaakt met de uitvoering van het project A1/A6/A9. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in de verbetering van de capaciteit en doorstromingskwaliteit voor het autoverkeer en goederenvervoer over de weg op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere. Er liggen kansen om dit te combineren met gebiedsontwikkeling van de A9-zone in Amstelveen. De gebiedsontwikkeling lijkt gezien het huidige economische klimaat problematisch, maar blijft voor de toekomst een prima herontwikkelingsplek en noodzakelijk voor Amstelveen en MRA.

Tevens vindt in de periode 2010-2020 ontwikkeling plaats van het staand Amstelveens woningbouwprogramma. In de periode 2015-2020 is voorts uitleg voorzien in de Noorderlegmeerpolder, waaronder 500 woningen in de Scheg, het gebied tussen Westwijk en de 20 KE geluidscontour van Schiphol. De ontwikkeling van de Scheg dient als Rijksvoorbeeldproject voor andere gebiedsontwikkelingen dichtbij de 20 KE-contour. Amstelveen zal dit voorbeeldproject in nauwe samenspraak met het ministerie van I&M en de provincie Noord-Holland uitwerken. Voor de langere termijn beoogt de gemeente verdere uitbreiding van woningbouw in zuidelijke richting. Ingezet wordt op een suburbaan woonmilieu in combinatie met duurzame glastuinbouw. Van belang hierbij is welke afspraken er in het kader van SMASH gemaakt worden over de hindercontouren en de woningbouw.

Uitgangspunt bij de verstedelijkingsopgaven is intensivering van bestaand stedelijk gebied en verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Er zijn raakvlakken met andere regionale initiatieven, waaronder de ombouw van de Amstelveenlijn en het doortrekken van deze nieuwe regiotram naar mogelijk Uithoorn en/of Aalsmeer. Overheden werken verder samen aan kwaliteitsversterking van natuur, landschap en recreatie in de Amstelscheg, die wezenlijk is voor de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied.

De Greenport Aalsmeer is een belangrijke opgave in het kader van het topsectorenbeleid van het Rijk. Om tot een efficiënte aan- en afvoer van goederen te komen, wordt onder andere gewerkt aan de Ongehinderde Logistieke Verbinding Greenport. Een eerste fase betreft het verbeteren van de verbinding tussen de luchthaven en de veiling, onder meer door een extra in/uitgang op het veilingterrein. In een tweede fase gaat het om de doorkoppeling

naar Amsterdam Connecting Trade (ACT) bij Hoofddorp, onder meer voor de overslag op (snelle) treinverbindingen. In dit gebied worden in de toekomstmeer Schiphol-gebonden bedrijven verwacht.

Door de omlegging van de N201 (in gebruik in 2014) neemt de bereikbaarheid van het gebied aanzienlijk toe. Tegelijkertijd biedt dit de mogelijkheid om het oude tracé van de N201 door de dorpskernen van Uithoorn en Aalsmeer te herontwikkelen, inclusief verbetering van het OV via de bestaande route door de kernen Aalsmeer en Uithoorn. Daarmee worden tevens de leefbaarheidsdoelstellingen op een goede wijze ingevuld.
De gemeenten Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn hebben in het kader van de uitvoeringsstrategie Plabeka (2011) inmiddels afspraken met elkaar over het uitfaseren van bedrijfsterreinen langs de N201 om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen en de terreinen die over blijven (Greenpark en De Loeten) beter in de markt te kunnen zetten. De verbeterde bereikbaarheid via de omgelegde N201 wordt extra ondersteund als tegelijkertijd de Amstelveenlijn kan worden doorgetrokken richting deze weg (P+R) en Aalsmeer/Uithoorn. Probleempunt is de verbinding N201 – A9; hierop wordt gestudeerd in de vervolgstudie N201+.

Zuid-Kennemerland/IJmond
Met 220.000 inwoners, een relatief hoogopgeleide beroepsbevolking, 100.000 banen en jaarlijks 12,5 miljoen bezoekers aan de Haarlemse binnenstad, badplaats Zandvoort en recreatiegebied Spaarnwoude is Zuid-Kennemerland een relatief grote speler in de MRA. Door onder meer een hoogwaardige woonmilieu en twee waardevolle metropolitane landschappen (Binnenduinrand en Bufferzone) heeft de regio een aantrekkelijk vestigingsklimaat om te wonen, te werken en te recreëren. Mede hierdoor blijft het woon-werkverkeer tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam groeien. Dit zorgt voor extra druk in het verkeersnetwerk van Zuid-Kennemerland. De terugkeer van de intercity in 2011 vormt een belangrijke schakel tussen de binnensteden Haarlem en Amsterdam, maar ook naar de zuidvleugel van de Randstad. Door de pendel naar Schiphol is R-netlijn 300, beter bekend als de Zuidtangent, een succes. De verbinding tussen Haarlem en de Zuidas heeft een grote potentie en geeft aanleiding voor de agendering van het project HOV A9. Daarnaast vraagt de autobereikbaarheid van Haarlem via bijvoorbeeld een ringstructuur aandacht. De Duinpolderweg N205 - N206 zou onderdeel kunnen uitmaken van een dergelijke ringstructuur en is een schakel tussen de Bollenstreek en Schiphol.

Met name in de IJmond komen haven, industrie, natuur en wonen samen, kortom alle aspecten die een plek hebben gekregen in de Visie Noordzeekanaalgebied (zie hoofdstuk 4). De synergie tussen luchthaven en zeehaven zal in de toekomst verder toenemen. Naast Tata Steel zijn vooral de visserij, maakindustrie, offshore en logistieke dienstverlening kenmerkend voor de IJmond. De IJmondgemeenten willen de bestaande voorzieningen op peil houden en zetten daarom vooral in op het revitaliseren van het woningbestand in combinatie met nieuwbouw. Voor dit laatste geldt tot 2020 een flinke taakstelling, waarbij ook aandacht is voor de gevolgen voor het wonen door het vergrijzen van de bevolking. Om de bereikbaarheid te verbeteren werkt de IJmond momenteel aan een Regionale Mobiliteitsvisie, met als inzet het verminderen van het aantal autoverplaatsingen en het oplossen van huidige en toekomstige knelpunten. Speerpunten zijn de doorstroming van A9, een betere benutting van de A22 en de verbinding A8-A9. Tot slot wordt met de gemeente Velsen in het kader van HOV Noord actief ingezet op verlenging van lijn 300 naar de IJmond.

Gooi- en Vechtstreek
Gooi en Vechtstreek is binnen de Noordvleugel de natuurlijke schakel tussen MRA en NV Utrecht. Met 250.000 inwoners is de regio vitaal, met regionale markten voor wonen, werkgelegenheid, kantoren, bedrijven en mobiliteit. De verschillende markten zijn, wellicht meer dan in omliggende regio´s, in Gooi en Vechtstreek in balans. Dat betekent niet dat de regio ´klaar´ is of ´op slot´ zit. Integendeel. Deze balans vraagt voortdurend om het vinden van ruimte voor vernieuwing en het maken van goede afspraken in Noordvleugelverband. Verder is Gooi en Vechtstreek een gebied met veel doorgaand verkeer (A1, A27, N201). Dat vraagt zowel aandacht voor goede multimodale verbindingen van oost naar west (A1) en van noord naar zuid (A27) als voor het terugbrengen van de spoorse doorsnijdingen. Van

belang in dit licht is ook het in realisatie zijnde en door meerdere gemeenten onderschreven Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. , met een uniek financieel arrangement (PPS). Ondersteunend is de aanleg van de Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Huizen, de BEL-gemeenten (Blaricum-Eemnes-Laren) en Hilversum.

Op ruimtelijk-economisch gebied heeft Gooi en Vechtstreek in het oog springende kwaliteiten. Daarbij zorgt de mediasector voor een hoge multiplier in banen in andere sectoren. Van belang is ook het opzetten en in stand houden van innovatieplatforms voor drie regionaal economische speerpunten: media/creatieve sector (iMMovator), zorg (iZovator) en toerisme (iTRovator). In de startblokken staat de regionale ontwikkelingsmaatschappij iLocator, met als doel het in stand houden en verbeteren van werkgebieden. Hilversum investeert middelen en capaciteit in het landelijk Topsectorenbeleid als trekker voor Media&ICT. Hilversum wil met partners in de Noordvleugel werken aan een (Europese) propositie voor de ´Media Valley´.

Bijzonder is dat de regio dankzij de rijke historie maar liefst 1000 rijksmonumenten telt. Ook is er een grote differentiatie van natuurgebieden (groen, blauw) en natuurverbindingen, met op de lijn Gooi-Utrecht ruimte voor groene en op de lijn Vecht-IJmeer voor blauwe natuurcompensatie die elders niet mogelijk is.

Bloemendalerpolder
Voor de uitvoering van het project Bloemendalerpolder zijn afspraken gemaakt tussen publieke en private partijen. De woningbouw, infrastructuur en het groenblauw binnen het contractgebied zal voor rekening en risico van de private partijen worden ontwikkeld. De benodigde geluidsmaatregelen aan de A1 worden door Rijkswaterstaat uitgevoerd zoals is opgenomen in de wijziging van het Tracébesluit SAA. Private partijen maken afspraken over de aansluiting van het project op de afslag van de A1. Rijk en gemeente Weesp werken momenteel de afspraken over het treffen van geluidsmaatregelen aan het spoor verder uit. Toekomstige bewoners worden gewezen op de mogelijke hinder als gevolg van vliegverkeer. Publieke partijen hebben verder de ambitie om de bestaande 150 kV-leiding uit het gebied te verplaatsen, indien mogelijk ondergronds.

Waterland
In de periode 2010- 2020 worden in de regio Waterland netto 7.700 woningen gebouwd (65% uitbreiding en 35% binnenstedelijk). Met name Purmerend heeft een grote binnenstedelijke opgave, met naast de bouw van 1.700 woningen ook de ontwikkeling van kantoren en voorzieningen. Daarnaast zijn er relatief grote locaties in Zuidoostbeemster en Zuidpolder.

Een deel van de uitbreidingsopgave is gepland in de Rijksbufferzone tussen Amsterdam en Purmerend. Middels afspraken tussen Rijk, provincie en regio is in deze zone ruimte geboden voor een pilotproject voor de bouw van 875 woningen. Voor de verdere verstedelijking, de afwikkeling van bovenlokaal verkeer en de verbetering van de leefbaarheid is de aanpak van het hoofdwegennet aan de Noordkant van Amsterdam (A7, A9 en A10 Noord) belangrijk, waarbij tevens gekeken wordt naar een mogelijke toevoeging van de schakel A8-A9. Speerpunten zijn ook de verbetering van de provinciale wegen van en naar Edam/Volendam en Purmerend.

Naast verbetering van de automobiliteit, wordt ingezet op behoud van de goede kwaliteit van het hoogwaardig openbaar vervoer op beide assen, waarvoor aanvullende maatregelen worden getroffen. Het scharnierpunt van hoofd- en onderliggend wegennet heeft specifieke aandacht. De buscorridors krijgen vanaf eind 2017 een aantakking op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam-Noord. Inzet is het realiseren van een hoogwaardige OV-knoop. In de directe omgeving vinden diverse ruimtelijk ontwikkelingen plaats, waaronder de bouw van een scholengemeenschap en bioscoop. Aanvullend vergt met name de binnenstedelijke opgave fikse investeringen in stedelijk groen en verbetering van de openbare ruimte, evenals vergroting van het recreatieve gebruik van het buitengebied.

Om de infrastructurele voorzieningen in de regio Waterland te verbeteren hebben de gemeenten Purmerend, Zeevang, Beemster en Wormerland een convenant gebiedsgericht benutten afgesloten met Rijkswaterstaat, de Stadregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit convenant speelt in op de relatie tussen de woningbouwopgave en het verbeteren van de mobiliteitsmogelijkheden. De beoogde maatregelen dragen tevens bij aan de ontsluiting van Zuidoost Beemster en Oosthuizen. Verder zal de Markermeerdijk, vanaf Amsterdam-Noord in de richting van Noord vanaf medio 2015 geheel worden aangepakt: de waterveiligheid wordt verbeterd, waarbij tevens oog is voor recreatieve routes. Ook het regionale fietsnetwerk voor woon-werkverkeer wordt daarmee op onderdelen sterk verbeterd.

In het Westelijke Veenweidegebied zijn de inspanningen gericht op het tegengaan van de bodemdaling en de verzilting, het verbeteren van de watersystemen en de -kwaliteit, de versterking van het landschap en de vergroting van de vitaliteit van de landbouw (aanpak door Programma Westelijke Veenweiden).

Regio Utrecht
Naast de beschreven majeure gebiedsopgaven speelt er in Utrecht een aantal andere opgaven waar Rijksbetrokkenheid van belang kan zijn. Dit geldt zeker voor de grote herstructurerings- en transformatieopgaven, de aanpak van kantorenleegstand en meerdere verdichtingsopgaven. Daarnaast zijn er bereikbaarheidsvraagstukken (Ring Utrecht, A27/A12, NRU, Beter Benutten, VERDER). Het streven is het regionaal openbaar vervoer te laten groeien, onder meer door een kwaliteitsslag in het stedelijk en regionaal openbaar vervoer om de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.

Wat betreft landschap, natuur en recreatie is, ondanks het tekort aan middelen en de onduidelijkheid over de mogelijke inzet van RodS-gelden (Recreatie om de Stad), het streven gericht op de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ook om het huidige momentum niet te verliezen. Hetzelfde geldt voor de belangrijkste delen van de voormalige RodS-opgave, Haarzuilens en Hollandse IJssel. Met de nadere uitwerking van Haarzuilens en Hollandse IJssel is een start gemaakt.

Regio Amersfoort
De regio Amersfoort is het schakelpunt tussen de Noordvleugel en noord en oost Nederland. De Gelderse gemeenten Nijkerk en Barneveld maken voor een aantal onderwerpen overigens deel uit van de regio Amersfoort. Met name op het gebied van de infrastructuur is er een belangrijke relatie met de andere opgaven in de Noordvleugel. Zo hebben de A27, A1 en A28 een functie voor de hele Noordvleugel en vormt de regio samen met Utrecht de draaischijf van Nederland. Er ligt een directe relatie met de Schaalsprong Almere, ook omdat de regio op termijn zelf te weinig opvangcapaciteit heeft voor de toenemende verstedelijkingsdruk. Naast de afronding van de Vinex-taakstelling in Vathorst, ligt de focus op herstructurerings-, transformatie en verdichtingsopgaven. Er is een aantal uitleggebieden voorzien, onder meer in Amersfoort (Vathorst-west). In het kader van de Actieagenda Bouw heeft het Rijk de regio Amersfoort geadopteerd als pilot, waarin wordt bezien in hoeverre regionale programmering soelaas kan bieden voor de problematiek op de woningmarkt. Blijvende aandacht vergt de ontwikkeling van de groengebieden rondom Amersfoort.

De aanwezigheid van een groot aantal grotere en kleinere zorginstellingen in de regio's Utrecht en Amersfoort, die ook samenwerken met kennisinstellingen in de gemeente Utrecht e.o. biedt kansen voor verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van zorg. Ook de clusters ICT-diensten, managementadvies en bouwkundig en technisch ontwerp en cross-overs tussen deze clusters zijn kansrijk in de regio.

In de regio Amersfoort is een aantal bereikbaarheidsopgaven waarvoor rijksbetrokkenheid nodig is, waaronder de planstudies Knooppunt Hoevelaken (A28/A1), A28 en A1/A27 en de programma's Beter Benutten en VERDER. Bij Knooppunt Hoevelaken vragen ook de stad-land verbindingen om aandacht. Naast de planstudies spelen het Programma Hoogfrequent Spoor en het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen een essentiële rol. De routing van goe-

deren- en personenvervoer is van belang voor de ontwikkeling van een aantal binnenstedelijke locaties in de stad Amersfoort. De creatieve industrie en zakelijke en financiële dienstverlening hebben van oudsher een sterke positie in de Amersfoortse economie. Verder hebben nationale hoofdkantoren van dienstverleners hier hun basis. Amersfoort draagt bij aan de doelstellingen die het topteam hoofdkantoren heeft geformuleerd binnen het topsectorenbeleid en wil deze rol verder uitbouwen. Hiervoor is het beschikbaar houden van de aantrekkelijke positie voor hoofdkantoren nodig, maar ook het in nauwe samenwerking met Utrecht en Amsterdam aanpakken van de leegstand van kantoren. In samenhang met de versterking van de economie is intensivering van de woningbouw in het stadshart van Amersfoort, waaronder op de Kop van Isselt, een grote opgave.

Lelystad
Lelystad biedt een gedifferentieerd woningaanbod. In de periode tot 2040 kan Lelystad 15.000 woningen accommoderen, waarvan 10.000 op de locatie Warande. Een MIRT-onderzoek wordt uitgevoerd naar de bereikbaarheid van Lelystad Zuid, met als speerpunten de ontwikkeling van de wijk Warande, luchthaven Lelystad en de bedrijventerreinen Larserpoort en OMALA. De bereikbaarheid van luchthaven Lelystad wordt daarnaast verbeterd door verdubbeling van de Gooiseweg. De 'Kustvisie Lelystad 2015 – 2030' voorziet in het versterken van de positie van Lelystad op het gebied van toerisme en recreatie, met als trekkers BataviaStad en BataviaHaven. Verder zijn de Oostvaardersplassen een natuurgebied van internationale betekenis. De toeristisch-recreatieve waarde kan worden vergroot, onder meer door realisatie van het Natuuractiviteitencentrum in het Oostvaardersveld.

Met de ontwikkeling van Flevokust wordt de economische structuur versterkt. Binnenvaarthaven Flevokust. Met een terminal voor container en bulkvervoer, gesitueerd pal langs de A6 (Afslag Lelystad-Noord), kan deze locatie zich ontwikkelen tot een multimodaal logistiek knooppunt. Er is op termijn de mogelijkheid om het terrein met de Hanzelijn ook via het spoor te ontsluiten.

Door de eind 2012 geopende Hanzelijn en de enkele maanden later geopende eerste fase van de N23 (Lelystad-Dronten) is de positie van Lelystad op de economische ontwikkelingsas Haarlemmermeer - Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad versterkt. Tegelijkertijd is Flevoland hierdoor beter verbonden met de regio Zwolle/Kampen en met noord Nederland, waardoor de ruimtelijk-economische structuur versterkt wordt. Daarnaast is de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle in gang gezet.

Voor Schiphol is een plafond van maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen afgesproken, terwijl de nationale capaciteitsbehoefte 580.000 vliegtuigbewegingen bedraagt. Voor de 70.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen is ruimte gevonden op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad. Volgens het advies hierover van de 'Alderstafel' neemt Lelystad Airport als twin-luchthaven van Schiphol vanaf 2015 stapsgewijs 25.000 van deze vluchten voor haar rekening, met vanaf 2020 een doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Hiertoe moet voor 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit worden genomen.

Overig Flevoland

De jonge provincie Flevoland is ruimtelijk nog volop in ontwikkeling en het mobiliteitssysteem is niet meegegroeid met het hoge groeitempo. Dit zorgt voor bereikbaarheidsproblemen, met name in de ochtend – en avondspits. De verstedelijkingsopgave richt zich primair op Almere (project RRAAM), maar voor alle Flevolandse gemeenten wordt de komende decennia nog een forse groei verwacht.

In Noordelijk Flevoland wordt de bereikbaarheid verbeterd met investeringen in de N50 van Emmeloord tot Ramspol. De verbetering van het tracédeel Ens-Ramspol is afgerond, terwijl het tracédeel Emmeloord-Ens in uitvoering wordt genomen. Dit wordt mede gefinancierd uit het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn, waarmee ook de ruimtelijk-economische structuur van de gemeenten Noordoostpolder en Urk versterkt wordt. Het rijksinpassingsplan voor windpark Noordoostpolder - met 86 molens het grootste windpark van Nederland - is in

2012 onherroepelijk geworden. De aanleg is inmiddels gestart. Het Landbouw Ontwikkelingsgebied Luttelgeest biedt ruimte voor uitplaatsing van glastuinbouw uit de Randstad. Verstedelijking vindt primair plaats in Emmeloord.

De provincie Flevoland werkt samen met de gemeenten en terreinbeherende organisaties aan een Programma Nieuwe Natuur, waarbij veel aandacht wordt besteed aan de natuurontwikkeling dichtbij grotere stedelijke concentraties. Het programma wordt gefinancierd doordat de verbindingsfunctie van het Oostvaarderswold is losgelaten.

Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord (NHN) heeft 650.000 inwoners en 270.000 arbeidsplaatsen. De grootste verstedelijking in de regio doet zich voor in de regio Alkmaar en in de zone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen. Het noordelijk deel van de regio wordt gekenmerkt door een grootschalig open polderlandschap, met landbouw en bollenteelt, en de verbintenis met Waddenzee en de zeehaven van Den Helder. De economische kracht biedt aanvullende kansen voor de Noordvleugel om zich als internationaal concurrerend vestigingsmilieu op de kaart te zetten. Zo is de agrarische sector in de Kop van Noord-Holland en West-Friesland, met een jaarlijkse omzet van ca. 3 miljard euro, van grote betekenis. De sector is recent benoemd tot Greenport. Daarnaast biedt de technisch vooraanstaande zaadveredelingsindustrie in West-Friesland (Seed Valley) kansrijke ontwikkelingsmogelijkheden. Door de snel stijgende vraag naar duurzame energie kan de haven van Den Helder zich ontwikkelen en specialiseren tot supply- en kennishaven voor de offshore windindustrie, waarbij gestreefd wordt naar havenallianties met Amsterdam en IJmuiden. Hiermee vervult deze haven een unieke rol binnen de topsector Energie, met nationale en internationale uitstraling. Noord-Holland Noord beschikt tot slot ook over hoogwaardige kennis- en onderzoeksinstituten binnen de sector Energie (ECN, WUR, ATO,TNO, Imares, Tocardo). Tevens is een schat aan mariene en maritieme kennis aanwezig bij het NIOZ, MCN en de Koninklijke Marine.

Vanuit de ligging, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteiten speelt NHN in op eigen ruimtelijke thema's. Een belangrijk doel hierbij is behoud en versterking van de specifieke landschappelijke en stedelijke kwaliteiten. De rol van de overheid is randvoorwaardelijk en gericht op ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bij het versterken van de ruimtelijk-economische structuur staan vijf clusters centraal, die ieder gekoppeld zijn aan een 'board':
1. Agribusiness (Greenport Noord-Holland Noord);
2. Marien, Maritiem & Offshore (Maritime Campus);
3. Energie (Energy Board);
4. Medisch (Holland Health);
5. Vrijetijdseconomie (Leisure Board).

Dit zijn de vijf terreinen waarop de regio een onderscheidende kracht heeft en waarop er een intensieve samenwerking bestaat tussen het bedrijfsleven, kennisinstituten, onderzoekscentra en overheden. Om de economische structuurversterking te laten slagen, is het nodig dat de bereikbaarheid van de regio, zowel over de weg, het spoor als over water, op orde is. Aantrekkelijke woonmilieus, een goed voorzieningenniveau en een uitnodigend en leefbaar landelijk gebied moeten er voor zorgen dat de economische dynamiek van de regio verder wordt versterkt. Waar kansrijk wil de regio aansluiten op de economische topsectoren van het Rijk; dit geldt met name voor de clusters Agribusiness en Energie.

De infrastructurele netwerken in NHN (weg, spoor en water) zullen vanwege de opgaven bij de clusters nog beter moeten worden benut door het uitbreiden en verknopen van deze netwerken. De combinatie van A7 met treinspoor aan oostzijde en A9 met treinspoor aan de westzijde in NHN zorgen voor spreiding en dragen bij aan een goede verbinding met de MRA (Schiphol) en internationaal. Deze beide corridors passen bij de netwerkgedachte en kunnen nog beter worden benut in combinatie met de ontwikkeling van OV knooppunten en het opschalen van de oost-west verbindingen.

Overig Utrecht

Regio Zuidoost Utrecht

In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateroverlast, waterveiligheid en bereikbaarheid. De Rijnbrug bij Rhenen vormt al jaren in toenemende mate een bottleneck in het regionale wegennet. Een studie van de decentrale overheden naar oplossingen moet doorstromingsproblemen en mogelijke terugslag hiervan op A15 en A12 voorkomen. Eind 2012 is gekozen voor een middellange termijn oplossing: 'de aanleg van een 'tidal flow'; deze zal naar verwachting in 2016 gerealiseerd zijn.
Een deel van de regio Zuidoost Utrecht behoort tot de Food Valley. Om de positie als internationale topregio op het gebied van kennis en innovatie in Agro Food Tuinbouw en Life Sciences te behouden en te versterken, moet het vestigingsklimaat internationaal concurrerend zijn en de keten kennis-kunde-kassa worden versterkt. Het MIRT-onderzoek Food Valley onderzoekt welke maatregelen het meest bijdragen aan de versterking van het cluster Hierbij wordt ook gekeken naar de (structurele) lange termijn oplossing voor de zuidelijke ontsluiting van Food Valley. Gelderland trekt dit MIRT onderzoek (zie verder Gebiedsagenda Oost-Nederland).

Regio West Utrecht

De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart, een vestigingsplaatsfactor van formaat in de Noordvleugel. Het Utrechtse deel van het Groene Hart heeft een divers landschap. Het vervult onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de omliggende steden. Doel van de betrokken provincies is de kernkwaliteiten van het Groene Hart te behouden en waar mogelijk te versterken. Er is een belangrijke opgave in relatie tot de zoetwaterproblematiek en de gevolgen van de droogte in de Westelijke Veenweiden. Hier zijn de inspanningen gericht op het tegengaan van de bodemdaling en de verzilting, het verbeteren van de watersystemen en de -kwaliteit, de versterking van het landschap en de vergroting van de vitaliteit van de landbouw. Hiertoe is het Programma Westelijke Veenweiden opgesteld.

Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013



Ministerie van Infrastructuur en Milieu











Deze Gebiedsagenda Oost-Nederland is opgesteld door een schrijfgroep bestaande uit Rose-Marie Eissen, Suzanne Hesseling, opgevolgd door Henri Stakenburg, en steun van Ilona den Ouden (Provincie Gelderland), Aart Kinds (Provincie Overijssel), Marjolijn van de Zandschulp (Stadsregio Arnhem Nijmegen), Kasper ten Heggeler en Sandra van der Steen (Stadsregio Twente) en Helen Land (Gebiedsteamtrekker Ministerie I&M).

Ter voorbereiding van de teksten zijn diverse workshops en besprekingen gevoerd.
Op deze plek willen we ieder hartelijk bedanken voor de discussiebijdragen en aangeleverde teksten.

Kaartillustraties op de linkerpagina's zijn verzorgd door Must Stedebouw

De tekst is vastgesteld tijdens het BO-MIRT op 31 oktober 2013.

Inlichtingen over de Gebiedsagenda Oost-Nederland
Provincie Gelderland: h.stakenburg@gelderland.nl
Provincie Overijssel: ak.kinds@overijssel.nl

Inhoudsopgave

Economie

Nationaal

Topsectoren

High Tech Systemen & Materialen
(Nanotechnologie Twente)

Creatieve Industie
(Mode en Vormgeving Arnhem)

Agro & Food
(Food Valley)

Life Sciences & Health
(Health Valley Nijmegen)

Burgerluchthaven van nationale betekenis
(Vliegveld Twente)

Binnenhaven van nationale betekenis
(Nijmegen met o.a. BCTN, Binnenhaven Hengelo, Deventer)

Kennis
(Universiteit Wageningen, Radboud Universiteit Nijmegen, Universiteit Twente)

Innovatiedriehoek Twente
(Hart van Zuid-Kennispark-Vliegveld)

Regionaal

Greenport
(Betuwse Bloem)

Energie
(EMT-cluster Arnhem)

Chemie
(Polymer Science Park Zwolle)

Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
(Koekoekspolder, Betuwse Bloem met o.a. Clusters Bommelerwaard, Glastuinbouw Betuwe, Fruitteelt Betuwe)

Campus ontwikkeling
(Kennispark Twente, Campus Heyendaal, Novio Tech Campus, Food Valley, Campus Hogeschool Arnhem Nijmegen, Hogeschool voor de Kunsten Arnhem, Larenstein)

Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
(Valburg, Tiel, Hengelo, XL Park Almelo)


Binnenhaven van regionaal belang
(Zuiderzeehaven Kampen, Zwolle, Meppel, Zutphen, Ontwikkeling containerterminal Tiel-Medel en Tiel-Biezenburg)


Integrale gebiedsopgave van regionale betekenis
(Zwolle)

Kenniscampus

Bedrijventerrein

Verstedelijking

Nationaal

Extensivering
(Noordoost Twente)

Regionaal

Stedelijke vernieuwing / transformatie
(Arnhem, Nijmegen, Almelo, Enschede, Hengelo, Oldenzaal)

Uitleg
(Stedelijk kerngebied Arnhem Nijmegen)

Bereikbaarheid

Nationaal

Hoofdwegennet *(met afslag)*

Hoofdwegennet - corridor / TEN-t

Opgave hoofdwegennet *(met afslag)*
(A1 Apeldoorn-Azelo, A12 Ede-Grijsoord, A15 Deil-Ressen, A28 Zwolle, A50 Ewijk-Grijsoord)

Nieuwe verbinding hoofdwegennet
(A15 Ressen-Zevenaar)

Hoofdspoorwegennet *(met station)*

Hoofdspoorwegennet - corridor


Opgave hoofdspoorwegennet *(met station)*
(PHS, PHS Goederen, Arnhem-Winterswijk, Arnhem-Emmerich, Derde spoor Emmerich-Duisburg, Valleilijn, Maaslijn, Nijmegen-'s-Hertogenbosch)


OV-knooppunt
(NSP Arnhem Centraal, Hengelo internationaal station)


Hoofdvaarwegennet - corridor


Opgave hoofdvaarwegennet
(Waal, Twentekanalen)


Opgave brug
(Bruggen Twentekanalen)

Regionaal

(Belangrijke) regionale weg

Opgave belangrijke regionale weg
(N18, Aansluiting Luchthaven Twente, Hanzeweg, N50 Hattem-Emmeloord, N35 Zwolle-Borne, N340 Zwolle-Ommen, N345 Apeldoorn-Brummen/Zutphen, N348 Deventer-Zutphen)


OV-knooppunt
(Zwolle)


Samenhangend HOV-netwerk
(Arnhem-Nijmegen, Arnhem-Wageningen, Arnhem-Apeldoorn)


Opgave brug
(Rijnbrug Rhenen)


Opgave station
(Vernieuwing station Ede-Wageningen)

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land


Nationaal Park
(De Hoge Veluwe, Veluwezoom, Weerribben-Wieden, Sallandse Heuvelrug)


Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
(Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie)


Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed
(Schokland)

Regionaal


Aanpak in groen-blauwe structuur
(Park Lingezegen, Waalweelde, Rijnstrangen, Landgoed Twickel, Twente Noordoost, IJsseldelta-Zuid, Regionaal Park Bussloo)


Nieuw recreatiegebied
(Park Lingezegen Regionaal Park Bussloo)

Water

Nationaal

Primaire kering - voldoet niet
(Derde Toets)

Primaire kering - nader onderzoek
(Derde Toets)

Primaire kering - voldoet
(Derde Toets)


Piekafvoer / Afwatering


Afvoerverdeling


Peilbeheer / Peilfluctuatie


Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffer


Berging (zoekgebied)

Energie

Nationaal

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW


Kansrijk gebied windenergie


Hoogspanningsleiding >220kV

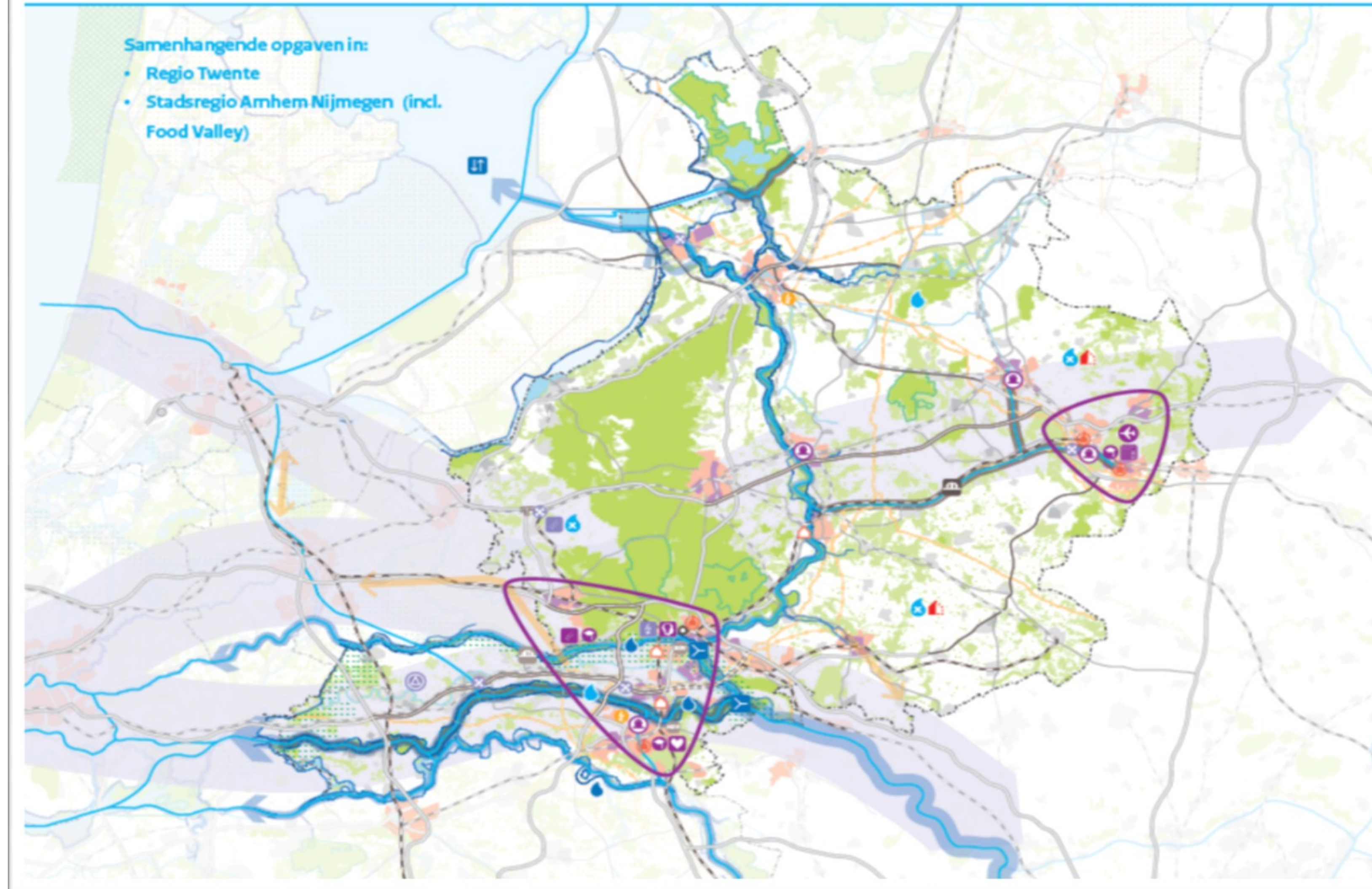

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
(indicatief)


Buisleidingenstrook

Regionaal

Corridor duurzame energie
(Duurzame Transportcorridor Betuwe)

Opgaven Oost-Nederland |



1 Visie Landsdeel Oost: Ambitie en Opgaven

1.1 Inleiding

Deze Gebiedsagenda Oost-Nederland (GA-Oost) beschrijft de gezamenlijke opgaven van het Rijk en het Landsdeel Oost (de provincies Gelderland en Overijssel, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en de Regio Twente) met een horizon tot 2030/2040.
De Gebiedsagenda voor Oost-Nederland bestaat uit een visiedeel: “Ambitie en opgaven” (hoofdstukken 1 tot en met 8) en een bijlage en wordt vergezeld door een Uitvoeringsagenda. De gebiedsagenda vormt –na bespreking in het BO-MIRT 2013- voor een aantal jaren de onderbouwing voor de agenda van Rijk en Regio. Op basis van de in de GA-Oost aangegeven opgaven wordt de Uitvoeringsagenda jaarlijks bijgesteld, met daarin de uitwerking van opgaven voor zover dan mogelijk en opportuun in bijvoorbeeld concrete maatregelen en afspraken tussen Rijk en Landsdeel.
In het visiedeel “Ambitie en opgaven” van de gebiedsagenda: staat de beschrijving van de gezamenlijke ambitie en opgaven voor Landsdeel Oost als geheel en voor de verschillende regio’s afzonderlijk centraal.
Met regio’s worden hier vijf gebieden bedoeld waar gezamenlijke opgaven liggen voor Rijk en landsdeel. Het gaat om de regio’s of gebieden: Stadsregio Arnhem-Nijmegen incl. Food Valley, (stads)Regio Twente en vervolgens Zwolle/Kampen, het Rivierengebied en de Stedendriehoek. De eerste twee zijn gebieden van nationaal belang met clustering van topsectoren conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; bij de ontwikkeling van de overige 3 gebieden spelen nationale waterveiligheidsdoelen en/of corridors een rol.
In de bijlage “Op weg van opgave naar uitvoering” wordt beschreven hoe door de veranderde context (onder andere beperkte (rijks-)middelen, een afnemende rol van de overheid bij de uitvoering van projecten en meer initiatieven van burgers en marktpartijen) een “nieuwe manier van werken” nodig is om de gezamenlijke ambitie en opgaven daadwerkelijk te kunnen uitvoeren.
De focus van de nieuwe manier van werken zal veel meer dan voorheen moeten liggen op:

- De samenwerking met andere partijen (bijvoorbeeld in triple helix verband).
- De inzet van andere (niet financiële) instrumenten en maatregelen (bijvoorbeeld vernieuwing MIRT, Bereikbaarheidsaanpak).
- Een flexibelere manier van programmeren voor de middellange en lange termijn (adaptief programmeren).

1.2 Samenvatting Gebiedsagenda Oost-Nederland

In hoofdstuk 1 wordt tegen de achtergrond van de demografische (zowel groei als krimp), economische (crisis, stagnatie), mobiliteits-(toename) en klimaat- ontwikkelingen is de <u>centrale ambitie:</u> behoud en versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie in balans met de kwaliteit van de leefomgeving volgens het people-planet-profit-principe:

- People: aantrekkelijke woon- en werkomgeving.
- Planet: behoud natuur en landschap en ruimte voor energietransitie en klimaatadaptatie incl. wateropgave).
- Profit: topsectoren uitbouwen en verbinden met brede economische basis.

Vanuit het people-planet-profit-principe zijn vervolgens – in hoofdstuk 2- drie thematische <u>hoofdopgaven</u> te onderscheiden voor Oost-Nederland :

A. Economische structuurversterking (incl. energietransitie) mede in relatie tot de topsectoren;
B. Versterking en benutten van corridors;
C. Een wateropgave, die langs alle grote rivieren in Oost-Nederland aan de orde is.

A Economische structuurversterking (incl. energietransitie) mede i.r.t. de topsectoren:

- Bereikbaarheid op peil: zorgen voor goed functionerende internationale corridors via weg, water en spoor (rijk) en goede verbindingen tussen netwerken in en rond stedelijke netwerken (selectieve knooppuntontwikkeling): gezamenlijke opgave rijk/landsdeel. Daarbij verschuift het accent van het op orde krijgen van het hoofdnetwerk naar het op elkaar afstemmen van de regionale netwerken op het hoofdnetwerk. Daar waar de stedelijke bereikbaarheid raakt aan de doorstroming op de (inter)nationale corridors ligt een gezamenlijke opgave.
Voorbeeld: Arnhem-Nijmegen.
- Clustering/fysieke concentratie van bedrijven stimuleren t.b.v. innovatie en internationale uitstraling. Dit is een opgave die m.n. door het landsdeel zelf opgepakt moet worden.
- Programmering woningvoorraad, werklocaties en voorzieningen. Dit is m.n. een landsdelige opgave. De opgave daarbij is: kwantitatief en kwalitatief: op orde brengen en op de vraag afstemmen betekent enerzijds bouwen van bijvoorbeeld 50.000 woningen in Arnhem-Nijmegen, anderzijds anticiperen op krimp (Achterhoek, Noord-Oost Twente, BZK).
- Duurzame verstedelijking: de opgave is de groene en open ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren van bebouwing, bijvoorbeeld door herstructurering binnensteden, transformatie. Ook dit is een landsdelige opgave.
- Duurzame energievoorziening en biobased economy stimuleren; dit is een gezamenlijk belang van regio, ministeries EZ en IenM. Het landsdeel is hierbij aan zet; de taak van het Rijk is hierin voorwaarden-scheppend te zijn.

B Versterken en benutten van corridors: dit is een gezamenlijke Rijk /landsdeel opgave:

- Beter benutten van bestaande capaciteit van alle modaliteiten op de corridors om de doorstroming van het (zakelijk) verkeer te bevorderen. Het programma Beter Benutten bevat een gezamenlijke Rijk/landsdeel aanpak.
- Daar waar nodig: capaciteitsvergroting of aanvullen ontbrekende schakels van weg, water en spoorverbindingen. Het Rijk is hiervoor aan zet: gezien het geringe vrij besteedbare budget is hier weinig ruimte voor. Gelukkig is de hoofdinfrastructuur over het algemeen goed op orde.
- Ontwikkelen multimodale overslagpunten. Voortouw ligt bij landsdeel (en bedrijfsleven).
- Afstemmen ontwikkelingen rondom de corridors, die elkaars functioneren beïnvloeden. Dit vraagt afstemming tussen Rijk, landsdeel en bedrijfsleven.
-

C Wateropgave:
Hoogwaterbescherming en zoetwater-voorziening zijn de belangrijkste opgaven in Oost-Nederland. Hoogwaterbescherming speelt in het hele Rivierenland –inclusief de stedelijke gebieden van Arnhem-Nijmegen-, Food Valley-(inclusief Amersfoort- en langs de IJssel -inclusief Stedendriehoek- en Zwolle/Kampen. Voor de komende decennia is er een drievoudige opgave voor het Rijk in samenwerking met de waterschappen:

- Waterkeringen op orde houden.
- Inspelen op veranderende rivierafvoeren, ook in relatie tot de doorgang van de scheepvaart (van groot belang in Oost) en wateropgaven.
- Normen voor waterveiligheid actualiseren (het risico op slachtoffers en economische overwegingen geven aanleiding om een hoger beschermingsniveau te onderzoeken).

<u>Nadere studie</u>*:*
In het Deltaprogramma wordt de verbinding gelegd tussen de verschillende wateropgaven en tussen water en de ruimtelijke en economische ontwikkeling van gebieden. Ook wordt gewerkt aan een adaptieve aanpak van de opgaven.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het DNA van Oost-Nederland beschreven. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op de ambitie en thematische opgaven van Oost-Nederland. Vervolgens worden de ambities en thematische opgaven gebiedsgericht weergegeven in de hoofdstukken 4, 5, 6, 7 en 8 voor respectievelijk de Stadsregio Arnhem-Nijmegen/Food Valley, de Regio Twente, het Rivierengebied, Zwolle Kampen Netwerkstad en de Stedendriehoek.
In de bijlage wordt ingegaan op de veranderde context en de daarbij horende andere manier van werken. De methode van adaptief programmeren wordt apart toegelicht.

Bij deze Gebiedsagenda Oost-Nederland hoort een uitvoeringsagenda die periodiek zal worden bijgewerkt.

Corridors



Ligging Oost-Nederland aan de belangrijkste Corridors

Beeld SVIR bevestigd en verder ingevuld[1]

Van de drie achterlandcorridors geschetst in de SVIR lopen er twee door Oost-Nederland. De ruimtelijk-functionele analyse bevestigt dat deze voor zowel het thema goederen als in mindere mate voor overige thema's (zakelijk, toeristisch, wonen-werken) een belangrijke rol spelen bij het verbinden van de main-, brain- en greenports met het achterland.

[1] Bron: "Achterlandverbindingen door Gelderland en Overijssel", Movares (2012) in opdracht van Gelderland en Overijssel

2 Ambitie Oost-Nederland

2.1 Het DNA van Oost-Nederland

Landsdeel Oost omvat de provincies Gelderland en Overijssel en grenst aan Duitsland. Dit landsdeel ligt strategisch tussen de Randstad en de verstedelijkte gebieden in Duitsland en het verdere Europese achterland. Oost-Nederland biedt een prettige en veelzijdige woonomgeving met stedelijke voorzieningen, werkgelegenheid, is goed bereikbaar en ingebed in prachtige landschappen. Er wonen ongeveer 3,2 miljoen mensen, voornamelijk geconcentreerd in de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen, Twente, Zwolle-Kampen en Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen). Twee stedelijke netwerken hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat zij dicht bij de grens met Duitsland gelegen zijn; namelijk de Stadsregio Arnhem-Nijmegen nabij de grens met Nordrhein-Westfalen en de RegioTwente nabij Nordrhein-Westfalen en Nedersaksen. Een deel van de ontwikkelingen die samenhangen met Oost-Nederland wordt veroorzaakt door of heeft invloed op de grensoverschrijdende ontwikkelingen met Duitsland.

Brede Economie met vier topsectorclusters
Oost-Nederland heeft een brede economische basis in de maakindustrie, logistiek en landbouw. Conform de PBL studie[2] "Werken aan de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse regio's en topsectoren" staan qua export uit Oost-Nederland, Landbouw en Voedingsmiddelen in de top 10 en Energie en Chemie in de top 25 van Europa (Creatieve Industrie en Life Sciences en Health zijn niet meegenomen in deze studie). De topsectoren betreffen:

- Food Valley (Wageningen: Agro&Food, Tuinbouw& Uitgangsmaterialen en Life Sciences);
- Nanotechnologie (Twente: High Tech Systemen en Materialen);
- Health Valley (Nijmegen: Life Sciences en Health);
- Mode en vormgevingscluster (Arnhem: Creatieve Industrie).

Grote rivieren en internationale weg- en spoorverbindingen

[2] Werken aan de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse regio's en topsectoren, PBL 2013

Oost-Nederland is het stroomgebied van de grote rivieren Waal, Neder-Rijn, IJssel en Maas. Dijken en uiterwaarden kenmerken het rivierenlandschap en bieden bescherming tegen hoge waterstanden. Daarnaast wordt Oost-Nederland doorkruist door verkeers-stromen over het water, de weg en het spoor tussen de Randstad, het Rijn-Ruhrgebied, Berlijn en Noord-Duitsland.
De weg- en spoorinfrastructuur zijn veelal parallel aan de rivieren ontwikkeld.

Rijk aan natuur en cultuur(historie)
Ruim 40% van alle natuur in Nederland ligt in Oost-Nederland. Oost-Nederland heeft een zeer gevarieerd landschap, van de bossen en heide op de Veluwe en de Sallandse Heuvelrug, het Stuwwallenlandschap op de Veluwezoom en in het Rijk van Nijmegen, het coulisselandschap in Twente en de Achterhoek, tot de boomgaarden en uiterwaarden in de Betuwe en het Land van Maas en Waal. De vele landgoederen met kastelen, historische huizen, ruïnes en karakteristieke boerderijen bepalen het beeld in het buitengebied. De grens van het Romeinse Rijk (Limes) liep dwars door Gelderland door in Duitsland. De nieuwe

Hollandse Waterlinie is ook een belangrijk cultuurhistorisch relict. Verder kent Landsdeel Oost vele historische steden, waaronder Hanzesteden, met een mooi historisch centrum. Door deze ruimtelijke kwaliteiten biedt Oost-Nederland een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat en is een populaire bestemming voor korte vakanties en dagtripjes ook vanuit Duitsland.

2.2 Kenmerkende ontwikkelingen

Bevolkingsgroei en krimp

Oost-Nederland volgt de algemene trend: groei in de grotere steden ten koste van dorpen op het platteland: Zwolle en Arnhem-Nijmegen groeien fors en in de Achterhoek en delen van het platteland in Noordoost Twente zijn de effecten van de bevolkingsdaling nu al voelbaar[3]. De bevolkingsgroei in Landsdeel Oost als geheel stabiliseert in 2030. Ondanks dat er in de steden sprake is van bevolkingsgroei, zijn de indirecte gevolgen van vergrijzing, de beschikbaarheid van geschikte arbeidskrachten en het draagvlak voor voorzieningen een punt van aandacht voor het gewenste vestigingsklimaat van de topsectoren.

Economische crisis: stagnerende woningmarkt en minder financiële middelen

Na een periode van krimp in 2008/2009, vertoont de Nederlandse economie slechts een bescheiden groei. Private investeerders zijn terughoudend. Veel gemeenten hebben het moeilijk: ze kampen met een stagnerende woningmarkt, tegenvallende grondexploitaties en bezuinigingen van het Rijk[1]. De woningmarkt stagneert, bouwprojecten worden vertraagd, heroverwogen of gestopt.

Mobiliteit

De Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA) uit 2011 (mede onderbouwing voor de SVIR) gaf het beeld dat in Nederland de mobiliteit blijft groeien, met daarin tot 2030 voor het goederenvervoer – mede als gevolg van de uitbreidingen van de Maasvlakte bij Rotterdam – een toename van 50 procent bij hoge groei (GE) en stabilisatie bij lage groei (RC). Voor het personenvervoer is het beeld een toename van ruim 45 procent bij hoge groei (GE) en 20 procent bij lage groei (RC). De update van de NMCA in 2013 gaat uit van dezelfde lange termijnverwachtingen. Inmiddels wordt duidelijk dat de filedruk is afgenomen en ook de groei van het goederenvervoer minder snel gaat dan eerder werd voorspeld. Deze ontwikkelingen zullen bij de uitwerking van de gebiedsagenda worden betrokken.
De aanpak van de mobiliteit verandert (zie ook bijlage 1). De nadruk komt te liggen op het aanpakken van mobiliteitsknelpunten via innoveren, informeren, instandhouden, inrichten en investeren.

Klimaatverandering

Door de klimaatverandering stijgt de zeespiegel en moet ons land steeds meer rekening houden met meer extreme weersomstandigheden. Daarnaast nemen de seizoensverschillen tussen de af te voeren hoeveelheden rivierwater toe, zoals de kans op droge zomers en perioden met overvloedige regenval. Door de ligging aan de grote rivieren en het IJsselmeer is met name de hogere piekafvoer in de grote rivieren voor Oost-Nederland van belang in combinatie met het moeilijker kunnen afvoeren van het overtollige water door de stijging van de zeespiegel. Maatregelen in het riviersysteem hebben gevolgen voor zowel de overstromingsrisico's, de bevaarbaarheid van de rivieren, de zoetwatervoorziening, als de beschikbaarheid van koelwater voor energieopwekking. Droge zomers zullen hun impact hebben op de hoge zandgronden (Achterhoek, Salland, Twente en de flanken van de Veluwe). Vaak is er een mogelijkheid om maatregelen voor adaptatie aan klimaatverandering mee te koppelen aan ruimtelijke/infrastructurele maatregelen of omgekeerd, bijvoorbeeld meer ruimte voor water en natuur aan de ontwikkeling van recreatie.

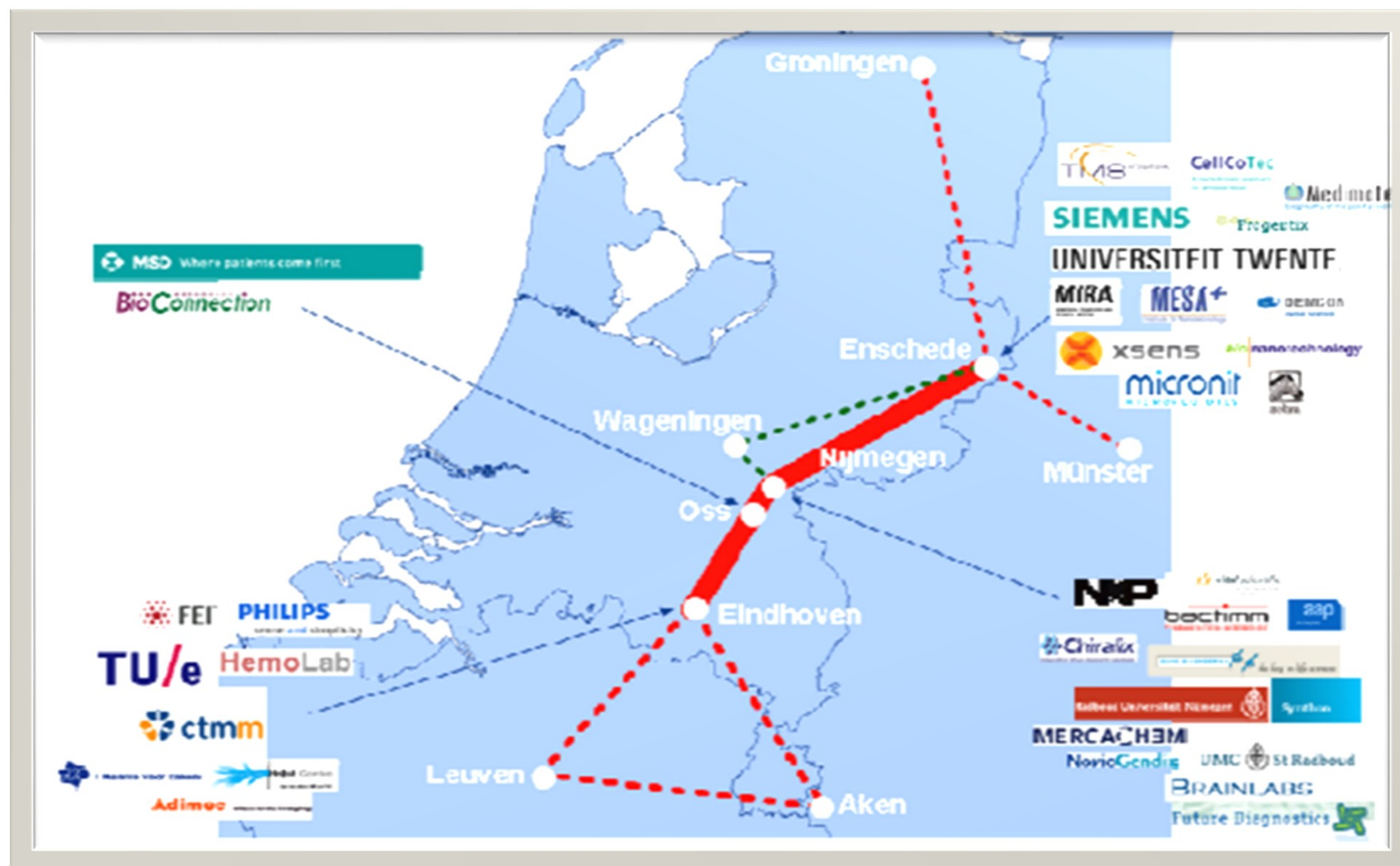
[3] Nederland in 2040: een land van regio's - Ruimtelijke Verkenning 2011, PBL 2011

Grensoverschrijdende regionale samenwerking
De provincies Gelderland, Overijssel, Limburg en Noord Brabant werken o.a. op het gebied van mobiliteit en infrastructuur structureel samen met Nordrhein-Westfalen.
Thema's die in deze samenwerking aan de orde komen zijn o.a. uitwisseling van mobiliteitsinformatie, afstemming van wegwerkzaamheden, ontwikkeling openbaar vervoer, logistiek en goederenvervoer en wegenprojecten.

Dit heeft geleid tot een aantal concrete projecten zoals de treinverbinding Arnhem – Düsseldorf, samenwerking op logistiek gebied tussen de binnenhavens en een digitaal platform voor de samenwerking (www.mobility-nl-nrw.eu).

Door Oost-Nederland lopen drie (internationale) Oost-West achterlandverbindingen (TEN-T corridors: Rhine-Alpine en Northsea-Baltic) over de weg (A1, A12 en A15), aangevuld met belangrijke verbindingen over water (Waal, IJssel, Twentekanalen) en spoor (ICE-verbinding Randstad-Duitsland, Berlijnlijn voor personen- en Betuweroute voor goederenvervoer). Noord-Zuid loopt er een verbindingszone tussen A1 en A12/A15 via A50. De achterlandverbindingen langs Waal, A15, Betuweroute, Twentekanalen, A1 en Berlijnlijn zijn hoofdcorridors van het TEN-T (Trans-European Transport Network).
De hieraan gelegen binnenhavens van Nijmegen, Hengelo, Almelo en Deventer, zijn als Europese hoofd (core) binnenhavens aangemerkt.
Bij de watercorridors dienen oplossingen zowel het scheepvaartbelang als de hoogwater-veiligheid te borgen. Als gevolg van menselijk ingrijpen en klimaatverandering ondervinden de Rijntakken namelijk steeds meer bodeminstabiliteit (erosie en aanzanding). Rijk en regio moeten samenwerken om ongewenste ingrepen te voorkomen en synergiemaatregelen te stimuleren. Deze samenwerking wordt verder uitgebreid, o.a. op het gebied van logistiek en goederenvervoer met de sector en de betrokken intermediaire organisaties in Duitsland en Nederland.

Direct over de grens werken zowel de regio Arnhem-Nijmegen als Twente nauw samen met de Duitse buren. Beide regio's zijn al lang actief binnen de Euregio. De netwerkstad Twente heeft daarnaast goede relaties met de steden Münster en Osnabrück. De regio Arnhem Nijmegen heeft vooral directe contacten met Kleve en Emmerich (o.a. over openbaar vervoer en de samenwerking tussen hogescholen en universiteit Nijmegen).
In Twente is de afgelopen jaren grensoverschrijdende samenwerking geïntensiveerd. Dit gebeurt in MONT verband (Münster-Osnabrück- netwerkstad Twente). Samen met de Regio Twente, de Netwerkstadgemeenten en andere overheden in Duitsland worden op drie thema's de sterke punten van de grensoverschrijdende regio in kaart gebracht. De positie van Twente als innovatieve topregio is daarin een belangrijke insteek. MONT-projecten waaraan gewerkt wordt zijn onder meer de verbetering van de oost-westverbindingen per auto en spoor met het doel de reistijd tussen stedelijke centra te bekorten én het versterken van de samenwerking tussen de universiteiten en hogescholen onder meer op het gebied van nanotechnologie.


Groningen
Enschede
Wagenigen
Nijmegen
Münster
Oss
Eindhoven
Leuven
Aken
MSD Where patients come first
BioConnection
SIEMENS
UNIVERSITEIT TWENTE
MIRA
MESA+
xsens
micronit
CellCoTec
FEI
PHILIPS
TU/e
HemoLab
ctmm
Adimec
NXP
Chiralix
MERCACHEM
NovioGendix
UMC St Radboud
BRAINLABS
Future Diagnostics
Synthon

2.3 De (inter)nationale concurrentiepositie in balans met de kwaliteit van de leefomgeving

Behoud en versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie op nationale en regionale schaal in balans met de kwaliteit van de leefomgeving (en de menselijke maat) is de **centrale ambitie** binnen de grote diversiteit van Oost-Nederland. Oost-Nederland kan zich verder versterken door optimaal gebruik te maken van haar strategische ligging (aan de corridors tussen de Randstad en Duitsland en grensligging) en de kwaliteit van haar leefomgeving. Een veilige omgeving (bescherming tegen overstroming) is een vanzelfsprekende randvoorwaarde. Vanuit het people-planet-profit-principe zien wij de volgende elkaar overlappende en versterkende perspectieven voor het landsdeel op weg naar 2020 en 2040.

People-perspectief: aantrekkelijke woon- en werkomgeving
Oost-Nederland is goed bereikbaar en ingebed in prachtige landschappen, waardoor zich aantrekkelijke woonmilieus hebben ontwikkeld voor mensen die in de eigen regio of daarbuiten werken. Nieuwe wijken en herontwikkelingslocaties moeten aansluiten bij de toekomstige vraag (meer differentiatie, meer kwaliteit). Regionaal worden onder regie van de provincies, en in geval van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en Regio Twente door de Regio zelf, heldere keuzes gemaakt waar wordt geïnvesteerd in welke woonkwaliteiten en (culturele) voorzieningen.

Planet-perspectief: behoud natuur en landschap, energietransitie en klimaatadaptatie
Dé onderscheidende kwaliteit van Oost-Nederland is het grote aandeel aaneengesloten natuur en karakteristiek cultuurlandschap. Behoud van deze kwaliteiten is van nationaal belang en een belangrijke succes- en vestigingsplaatsfactor voor Oost-Nederland. Verstedelijking zal blijvend gebundeld worden in de stedelijke regio's. Transitie naar een duurzame hernieuwbare energievoorziening is nodig vanwege uitputting van fossiele brandstoffen, geopolitieke verhoudingen en beperking CO_2 uitstoot. Stimulering van de energietransitie draagt bij aan de duurzaamheid, is een stimulans voor innovatie en een kans voor Oost-Nederland

Profit-perspectief: Economische structuurversterking door het uitbouwen en versterken van de topsectoren en verbinden met de brede economische basis
Oost-Nederland bouwt de innovatieclusters Food, Health en Nanotechnologie verder uit en verbindt ze met de brede economische basis. Hiervoor biedt ze vitale werklocaties. Innovatie wordt gestimuleerd door samenwerking (nationaal en internationaal) tussen de innovatieclusters binnen en buiten Oost-Nederland. Verdere specialisatie is mogelijk als de stedelijke regio's hun agglomeratiekracht vergroten. Verbindingen in brede zin (fysiek en digitaal) met andere stedelijke regio's binnen en buiten Oost-Nederland vormen daar onderdeel van. Samenwerking tussen de innovatieclusters waarbij de kennis van technologie (Twente, Novio Tech Nijmegen, Brainport) en gezondheid (Health Valley Nijmegen, Food Valley, Groningen, Oss) met elkaar verbonden worden biedt perspectief (RedMedTech Highway[4]). Vanuit logistiek oogpunt kan de strategische ligging en de corridors verder benut worden. De kwaliteit van het vestigingsmilieu wordt continu verbeterd. De kennisintensieve topclusters zullen hiervan profiteren.

[4] Een denkbeeldige "snelweg", die de belangrijkste topsectoren in oost en zuid Nederland met elkaar verbindt

3 De hoofdopgaven in Oost Nederland

Er spelen drie thematische hoofdopgaven in Landsdeel Oost, namelijk de economische structuurversterking mede in relatie tot de topsectoren, versterking en benutten van de corridors en de wateropgave, die langs alle grote rivieren in Landsdeel Oost aan de orde is.

Conform de SVIR worden in Oost-Nederland twee stedelijke gebieden van nationaal belang met een clustering van topsectoren onderscheiden. Dit zijn Stadsregio Arnhem Nijmegen inclusief Food Valley en Regio Twente.

3.1 Versterking van het vestiging- en productiemilieu van de topsectoren

3.1.1 Versterken agglomeratievorming en tegengaan congestie

Het versterken van de agglomeratiekracht, de betere economische benutting van de publieke kennisinfrastructuur en het bereikbaar houden van de economische kerngebieden zijn belangrijke speerpunten in Landsdeel Oost[5]. Oost-Nederland kan nog meer van haar grensligging profiteren. Hierbij staat Landsdeel Oost voor de opgave om te zorgen voor goed functionerende internationale corridors en verbindingen tussen stedelijke netwerken (versterken agglomeratiekracht, ook over de grens). Het gaat hierbij zowel over transport van goederen, personenvervoer en van data. Het feit dat in en rond stedelijke gebieden en op rivierkruisingen het (inter)nationaal en het regionaal verkeer over weg en spoor veelal gebruik maakt van dezelfde (rijks)infrastructuur maakt deze kwetsbaar. Dit is vooral aan de orde rond Arnhem en Nijmegen (hiervoor is onlangs het gebiedsgericht MIRT-onderzoek bereikbaarheid Arnhem Nijmegen gestart), maar ook in Twente (A1/A35) en bij Zwolle (A28). Zie verder paragraaf 3.2 en hoofdstuk 4

3.1.2 Clustering stimuleren

De opgave is het versterken van het productiemilieu waarbij, door geclusterde vestiging, de samenwerking van kennis intensieve bedrijven en instellingen wordt bevorderd. Fysieke concentratie bevordert ontmoetingen tussen kenniswerkers en draagt bij aan de internationale uitstraling van de kennisclusters en voorkomt onnodig verkeer tussen bedrijven onderling. In Food Valley is dit een van de centrale opgaven.

3.1.3 Programmeren woningvoorraad, werklocaties en voorzieningen

De opgave is de woningvoorraad én kwantitatief én kwalitatief op orde te brengen en op de vraag af te stemmen. Hetzelfde geldt voor de werklocaties.
De programmering vindt plaats onder regie van de provincies, met uitzondering van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, waar de regio in nauwe afstemming met de provincie regie voert over de woningbouwprogrammering en programmering van bedrijventerreinen en detailhandel. In de regio Arnhem-Nijmegen moeten conform planning nog circa 50.000 woningen tot 2040 worden gebouwd. Gelet op de crisis een niet eenvoudige opgave in economisch krappe tijden. Daarom werken de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de provincie Gelderland en het ministerie van BZK samen aan een pilot voor een vraaggerichte woningbouwprogrammering, die beter aansluit op wat er in de woningmarkt gebeurt en waarbij beleidsacties van gemeenten centraal staan. In het algemeen geldt dat ontwikkellocaties die goed aangesloten zijn op de bestaande infrastructuur de voorkeur hebben.

---

[5] Dit wordt o.a. onderschreven in het PBL onderzoek naar de concurrentiepositie van de Nederlandse regio's in internationaal perspectief (2013)

In de Achterhoek en Noordoost-Twente wordt vanwege de bevolkingsontwikkelingen (krimp) ook samengewerkt met het Ministerie van BZK. De opgave hier is: hoe de kwaliteit van het gebied en de werkgelegenheid behouden kan blijven. Daarbij wordt ook de inzet van rijksvastgoed onderzocht. In alle gevallen dient te grote plancapaciteit voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren voorkomen of zelfs teruggedrongen te worden, rekening houdend met de woningbouw-ontwikkelingen in het grensgebied

3.1.4 Herstructureren binnenstedelijke locaties

De opgave is groene en open ruimte zo veel mogelijk te vrijwaren van bebouwing om zo de kwaliteit van de leefomgeving en waterafvoer te bevorderen en hittestress in de stad te voorkomen. Hiervoor moeten stedelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd (toepassing ladder van duurzame verstedelijking). Herstructurering vindt binnenstedelijk plaats met name in Arnhem, Nijmegen, Enschede, Hengelo, Almelo, Zwolle, Deventer en Zutphen. Ook is sprake van herstructurering in de kleinere kernen die een groot naoorlogs woningareaal uit de jaren ’60 en ’70 van de vorige eeuw hebben. Tot voor kort werd herstructurering gefinancierd uit het investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). Dit investeringsbudget bestaat inmiddels niet meer. Met het wegvallen van financiering uit grondexploitaties en de heffing op woningbouwcorporaties is daarmee iedere financiële ruimte voor stedelijke vernieuwing komen te vervallen. Daarvoor in de plaats komen andere (niet financiële) maatregelen, bijvoorbeeld de herbestemming van kantoorpanden voor bewoning.

3.1.5 Duurzame energievoorziening

Energie is een noodzakelijke voorwaarde voor het functioneren van de economie. De opgave voor Oost-Nederland is om duurzame energievoorziening en biobased economy te stimuleren, dit ruimtelijk mogelijk te maken en daarmee een substantiële bijdrage te leveren aan de nationale klimaatdoelstelling voor 2020. Daarnaast heeft het Rijk in 2013 een akkoord gesloten met de provincies over het realiseren van 6.000 MW (windenergie) op land in de periode tot 2020. Voor de provincie Overijssel betekent dit realisatie van 85,5 MW windenergie en voor de provincie Gelderland gaat het om realisatie van 230,5 MW windenergie. De provincie Gelderland gaat hiertoe gebieden ruimtelijk vastleggen (uiterlijk eind 2014). Voor de provincie Overijssel zijn de zoekgebieden windlocaties vastgelegd in de Omgevingsvisie 2011. Duurzame energievoorziening is echter meer dan stimulering van windenergie. Daarom wordt ook gewerkt aan andere vormen van duurzame energie zoals zonne-energie, verduurzaming van mobiliteit, toepassing van groene brandstoffen en verduurzaming van de woningvoorraad.

De winning van *schaliegas*, op dit moment een landelijke kwestie, past in de provincie Gelderland niet in de Gelderse visie[6] op duurzaam gebruik van de ondergrond, zolang de consequenties van de winning niet helder in beeld zijn gebracht. Dit is met name ingegeven door de mogelijke risico’s voor de drinkwaterwinning. Daarnaast ziet Gelderland de winning van schaliegas niet als duurzame energievoorziening. Het gaat hier immers om de winning van een fossiele brandstof.
In Overijssel komt over grote oppervlakten in de diepere bodemlagen schalie- en steenkoolgas voor. Ongeveer 75% van de drinkwaterwincapaciteit in Overijssel is gelegen in gebieden waar (volgens Vitens) potentieel schalie- en steenkoolgas kan worden gewonnen. De provincie Overijssel heeft ten aanzien van onconventionele gaswinning vooralsnog een ‘nee, tenzij’-opstelling, d.w.z. alleen wanneer de milieuhygiënische en ruimtelijke consequenties aanvaardbaar zijn.

Ondergrondse opslag van gasolie is een economisch duurzame, milieuvriendelijke en veilige oplossing, waarmee ingrepen in het landschap worden vermeden. Twente heeft zoutcavernes die hiervoor geschikt zijn.

---
6 Omgevingsvisie Gelderland (2013)

Momenteel wordt uitgewerkt in hoeverre Twente samen met Rotterdam de van rijkswege benodigde reserveopslag van gasolie kan invullen.

Ruim veertig organisaties, waaronder de overheid, werkgevers, vakbeweging, natuur- en milieuorganisaties, andere maatschappelijke organisaties en financiële instellingen, hebben zich op 6 september 2013 verbonden aan het Energieakkoord voor duurzame groei. Kern van het akkoord zijn breed gedragen afspraken over energiebesparing, schone technologie en klimaatbeleid. Uitvoering van de afspraken moet resulteren in een betaalbare en schone energievoorziening, werkgelegenheid en kansen voor Nederland in de schone technologiemarkten.

Voornoemde partijen zetten zich in dit verband in om de volgende vier kwantitatieve doelen te realiseren:

- een besparing van het finale energieverbruik met gemiddeld 1,5 procent per jaar; of te wel 100 PJ aan energiebesparing per 2020;
- een toename van het aandeel van hernieuwbare energieopwekking (nu 4 procent) naar 14 procent in 2020, en
- een verdere stijging van dit aandeel naar 16 procent in 2023;
- 15.000 banen, voor een belangrijk deel in de eerstkomende jaren te creëren

3.2 Versterken en benutten van de corridors

De groei van het personen- en goederenvervoer, is zowel een gevolg van, als een voorwaarde voor de ontwikkeling van de main-, brain- en greenports. Met de realisatie van de Tweede Maasvlakte bij de Rotterdamse haven is de verwachting dat er ook extra goederenstromen door het binnenland (via de transportcorridors) worden afgevoerd. Deze groei moet ook door maatregelen in Oost-Nederland worden gefaciliteerd, waarbij extra hinder moet worden voorkomen. De corridors in Oost-Nederland zijn ook onderdeel van het Trans-European Transport Network (TEN-T[7]). Door Landsdeel Oost lopen twee Europese Transportcorridors: de Rhine Alpine corridor en de North Sea Baltic States corridor. Infrastructurele projecten in Landsdeel Oost gelegen op deze corridors, gericht op een betere (multimodale) doorstroming voor het goederenvervoer komen in aanmerking voor Europese steun. Vanuit Interreg worden grensoverschrijdende initiatieven voor de verbetering van de corridors eveneens ondersteund.

[7] TEN-T is het het geïntegreerd verkeer- en vervoersnetwerk voor Europa dat de belangrijkste economische gebieden met elkaar moet verbinden, om zo te kunnen bijdragen aan de economische en klimaat-doelstellingen van Europa.

3.2.1 Beter benutten bestaande capaciteit

Om een efficiënte doorstroming van het (goederen-)verkeer te bevorderen moet de bestaande capaciteit van alle modaliteiten, maar vooral water en spoor, beter worden benut.

Weg

Voor de weg worden - in het kader van programma Beter Benutten- diverse pakketten van maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd, met name rondom de stedelijke netwerken (Arnhem- Nijmegen, Twente, Zwolle, Stedendriehoek).

Spoor (en overig OV)

Ook bij het openbare personenvervoer is een efficiënte benutting van de capaciteit zowel van belang vanuit het oogpunt van de infrastructuur als van de exploitatie. Daarnaast draagt de afstemming binnen regionale vervoerconcessies (trein en bus), tussen regionale en nationale vervoerconcessies en met het grensoverschrijdende vervoer, bij aan een betere benutting en tevens aan de ketenbenadering.

Voor de PHS –Programma Hoogfrequent Spoorvervoer- goederenroute in Oost-Nederland (het geschikt maken van de bestaande spoorverbinding tussen de Betuweroute bij Elst en de grensovergang bij

Oldenzaal voor meer goederentreinen) wordt, o.a. met het oog op het belang voor de leefomgeving, een milieueffectrapportage (MER) gemaakt. In mei 2013 is daarvan de eerste fase (traject Zutphen-Hengelo) gepubliceerd. Daarnaast is in 2012 onderzoek gedaan naar het lange termijn perspectief van het goederenvervoer per spoor, de mogelijkheden om spoorvervoer te verschuiven naar de binnenvaart en het maximaal benutten van de Betuweroute (via de grensovergang Zevenaar/Emmerich). Op basis van de resultaten van deze studies heeft de staatssecretaris van I&M in februari 2013 besloten, dat in het vervolg nog uitsluitend wordt gewerkt aan de variant met één extra goederenpad door Oost-Nederland. Daardoor is de aanleg van de Vrije Kruising Velperbroek bij Arnhem in het kader van PHS vooralsnog niet nodig. In het kader van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) zal worden bezien of er andere redenen zijn om de realisatie van deze kruising te overwegen.

Water
Voor de binnenvaart is het van groot belang, dat schepen zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk kunnen doorvaren. Op het hoofdvaarwegennet wordt gestreefd naar een maximale wachttijd bij sluizen van dertig minuten. Daarnaast wordt gestreefd naar goede overslagpunten aan het water voor het goederenvervoer om in het binnenland de extra goederenstromen vanuit de Rotterdamse haven te kunnen opvangen.
De bevaarbaarheid van de Waal is een punt van aandacht (zie paragraaf 6.3.1).

3.2.2 Capaciteit vergroten

Weg
Over de doortrekking van de A15 van knooppunt Ressen naar de A12 bij Zevenaar zijn inmiddels de benodigde besluiten genomen. Tussen Rijk en regio bestaat overeenstemming over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn-Azelo op termijn kan plaatsvinden. Voor het deel van de A1 vanaf Azelo tot aan de Duitse grens is gezamenlijke monitoring nodig om een veilige doorstroming van deze internationale as te kunnen garanderen. Vooral daar waar de A1 samenloopt met de A35 en het deel van de A1 het stedelijk gebied van Twente doorkruist is extra aandacht nodig om de verkeersafwikkeling op een goede en veilige manier te laten verlopen.

Water
Capaciteit vergroten betekent voor de binnenvaart meer vaarwegen geschikt maken voor klasse V schepen (IJssel, Twentekanalen).
Op de Waal-Rijncorridor is er vanuit de Stadsregio Arnhem-Nijmegen toenemende grensoverschrijdende samenwerking met Emmerich en Duisburg.

Spoor
Capaciteitsvergroting van het spoor wordt primair gezocht in maatregelen die het mogelijk maken om meer treinen over de bestaande sporen te laten rijden. Daar waar dit niet volstaat, is ook een fysieke uitbreiding nodig. Het programma PHS vormt een combinatie van beide, evenals de aanpak van de decentrale spoorlijnen.

Overigens moeten investeringen in infrastructuur ‘slim’ worden gedaan, vanuit het geringere beschikbare budget echter wel rekening houdend met de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio’s en Nederland als geheel (zie bijlage 1). Vanuit de provincie Gelderland wordt een businesscase ontwikkeld voor de realisatie van een overslagpunt bij de Betuweroute (het Rail Opstap Punt). Dit is, zoals het Kennisinstituut Mobiliteit constateert momenteel nog een witte vlek in het logistieke netwerk van Gelderland.

Omdat er in Twente (of in de directe omgeving) behoefte is aan een volwaardige spoorterminal wordt samen met het bedrijfsleven een onderzoek hiernaar voorbereid om goederenvervoer van en naar Twente synchromodaal te kunnen opvangen.

3.2.3 Ontwikkeling multimodale overslagpunten

De opgave is om de Logistieke sector in Oost-Nederland te versterken in het belang van de mainports, de topsector logistiek en de regionale economie. Door multimodale overslagpunten te realiseren ontstaan kansen voor betere benutting van de bestaande infrastructuur en voor Value Added Logistics and Services (VAL&VAS). Het bedrijfsleven ontwikkelt samen met de regionale overheden (GOLD: Gelderland, Overijssel, Limburg en Drenthe met de Regio Twente en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen) en in overleg met het Rijk (Ontwikkeling Nationaal Kernnet Logistiek vanuit topsector Logistiek) een visie om te kunnen bepalen waar en welk type overslag het beste gerealiseerd kan worden. De rol van de overheid is faciliterend; de marktpartijen realiseren.

3.2.4 Afstemmen ontwikkelingen

Gezamenlijke opgave van Rijk en landsdeel is het benutten van de kansen met name vanuit logistiek oogpunt die de ligging aan corridors biedt, zonder dat dit leidt tot knelpunten en ongewenste investeringen op die corridors. Hiervoor is afstemming nodig tussen Rijk, regio en bedrijfsleven.

3.3 Wateropgave

3.3.1 Beperken overstromingsrisico

In Oost-Nederland zullen maatregelen moeten worden getroffen om zowel het eigen grondgebied als de Randstad te blijven beschermen tegen hoog water. Bij de keuze van maatregelen worden ook andere belangen meegewogen: natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatie).
In Oost-Nederland liggen belangrijke economische waarden, die door overstroming kunnen worden bedreigd, in het stedelijk gebied langs de Waal, Neder-Rijn en de IJssel (Arnhem-Nijmegen, Food Valley incl. Amersfoort, Zwolle-Kampen en Deventer-Zutphen).
Het lopende programma Ruimte voor de Rivier, waarin Rijk en regio samenwerken, verbetert de veiligheid en ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. In het Deltaprogramma wordt op deze succesvolle samenwerking voortgebouwd, om de delta ook in de toekomst veilig te houden. Rijk en landsdeel zoeken in het deelprogramma Rivieren samen naar slimme combinaties om de veiligheid te verbeteren

De waterveiligheidsopgave is drieledig:

- het op orde houden van waterkeringen en uiterwaarden, Om de waterkeringen op orde te houden zullen in Oost-Nederland maatregelen worden voorbereid door de waterschappen (Hoog Water Beschermings Programma / HWBP).
- De normen voor waterkeringen waar nodig bij de tijd brengen. In 2014 adviseert de Deltacommissaris het kabinet over mogelijke nieuwe normen voor waterveiligheid en beleid voor Ruimtelijke adaptatie.
- Inspelen op veranderingen zoals bodemdaling, hogere rivierafvoeren en zeespiegelstijging.

Bij de uitwerking van de waterveiligheidsopgave wordt gekeken naar (innovatieve) dijkversterking, rivierverruiming, ruimtelijke aanpassingen achter de dijk en rampenbeheersing. Het streven is dat iedereen die in Nederland achter een dijk woont, kan rekenen op een basisveiligheidsniveau. Dat kan bereikt worden door de plekken met relatief grote risico's gericht aan te pakken. Aanvullend op het basisveiligheidsniveau wordt bezien of er extra maatregelen nodig zijn voor die gebieden waar nu een relatief grote kans is op grote economische schade en op grote groepen slachtoffers. Ten slotte zal aandacht worden besteed aan de gevolgen van een overstroming voor vitale en kwetsbare infrastructuur.

3.3.2 Lange termijn peilbeheer IJsselmeer

De afvoer van de IJssel kan nu nog via het IJsselmeer onder vrij verval worden gespuid op de Waddenzee. Bij een stijgende zeespiegel lukt dat steeds minder goed. Het Deltaprogramma werkt één integrale kansrijke adaptatiestrategie uit die voorziet in een combinatie van spuien en pompen. Tot 2050 is hiermee de afvoer van IJsselmeerwater naar de Waddenzee gewaarborgd. Ook na 2050 is het waarschijnlijk nog lange tijd mogelijk spuien en pompen te combineren, eventueel in combinatie met een beperkte stijging van het meerpeil. Pas voor de zeer lange termijn wordt een volledige overstap naar pompen voorzien.

De adaptatiestrategie voor het IJsselmeer gebied richt zich tevens op het flexibiliseren van het peilbeheer. Hiermee is beter in te spelen op de gevolgen van klimaatverandering en de belangen van functies (zoals scheepvaart, landbouw, drinkwatervoorziening, recreatie). De inrichting van de buitendijkse gebieden en randen moet hiervoor eveneens flexibel zijn. Voordeel van flexibel peilbeheer is dat de zoetwaterbuffer stapsgewijs te vergroten is, de natuur profiteert en de waterbeheerder de mogelijkheden van spuien en pompen effectiever kan benutten. Hierbij dient echter wel de scheepvaartfunctie te worden bewaakt: te weinig water (bodemspeling) of juist te veel water (brughoogte) is nadelig voor de bereikbaarheid van de scheepvaartwegen.

3.3.3 Zoetwatervoorziening en waterkwaliteit

Een toekomstbestendige watervoorziening is van belang voor de ontwikkeling van landbouw, scheepvaart, bedrijven, drinkwatervoorziening, recreatie en natuur. Oost-Nederland is daarom actief betrokken bij de Deltabeslissing Zoetwater. Daarnaast wordt door waterschappen, Rijk, gemeenten, provincie en bedrijfsleven gewerkt aan de verbetering van de waterkwaliteit (bijvoorbeeld door schonere scheepvaart). Hierbij wordt gezocht naar maatregelen die ook bijdragen aan natuurontwikkeling, waterveiligheid of recreatiemogelijkheden.
Met het manifest 'Water op de Hoogte' hebben de samenwerkende partijen van het Deltaplan Hoge Zandgronden (DHZ) en Zoetwatervoorziening Oost-Nederland (ZON) het Rijk opgeroepen de opgaven in Hoog Nederland (in Oost-Nederland betreft het de Achterhoek, Salland, Twente en de flanken van de Veluwe) te borgen in het Deltaprogramma.



Stadsregio Arnhem Nijmegen & Food Valley
Ede
Veenendaal
HOV
Wageningen
Renkum
Oosterbeek
Arnhem
Rheden
Rhenen
Wester-
voort
Duiven
Huissen
Zevenaar
Elst
Bemmel
Beuningen
Nijmegen
Wijchen

4 Stadsregio Arnhem Nijmegen en Food Valley

4.1 Stadsregio Arnhem Nijmegen

4.1.1 Kenmerken Stadsregio Arnhem Nijmegen

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is een groot stedelijk netwerk gelegen tussen Randstad en Nordrhein-Westfalen, tegen de grens met Duitsland.
De Regio is de economische motor van Gelderland en huisvest de topsectoren-clusters Life Sciences en Health rondom de Radboud Universiteit en UMC Radboud in Nijmegen en Creatieve Industrie in Arnhem. Ook is de Energie en Milieu-Technologie (EMT)-sector sterk in de stadsregio vertegenwoordigd. Deze clusters hebben een sterke uitstraling op nationaal en internationaal niveau. Het gebied wordt doorkruist door een aantal (inter-) nationale verbindingen via weg (A15, A12, A50, A73), water (Waal, Maas, IJssel en Rijn) en spoor (Betuweroute, Deltalijn, Zwolle-Roosendaal) en maakt deel uit van het Transeuropese Netwerk voor Transport (TEN-T).

Het stedelijk kerngebied van de regio wordt gevormd door Arnhem, Nijmegen en het gebied daartussen. Dit kerngebied wordt doorsneden door de Waal, Neder-Rijn en IJssel. Zowel (inter)nationaal als regionaal verkeer maakt gebruik van dezelfde rivierkruisingen, wat leidt tot een specifieke bereikbaarheidsproblematiek.
ICE-station Arnhem Centraal heeft een sleutelpositie voor Oost-Nederland voor wat betreft spoorverkeer. De vliegvelden van Schiphol, Eindhoven, Weeze en Düsseldorf liggen in de directe nabijheid van de regio Arnhem Nijmegen.

Het bijzondere rivierenlandschap is één van de belangrijkste identiteitsdragers van de regio. Mede door het stuwwallenlandschap, de aanwezige rivieren en de Limes[8] kent de regio unieke waarden op het gebied van cultuur-historie en archeologie. Belangrijke landschaps- en natuurontwikkelingen zijn Park Lingezegen en Waalweelde.

Het stedelijk kerngebied van de stadsregio kent een forse groei van de beroepsbevolking, zelfs tot na 2040. Deze groei ligt ver boven de landelijke verwachting (2020: +14% tegen + 5%; 2040: +18% tegen +3%)[9]. Hierdoor wordt onder meer de pendel naar en tussen Arnhem en Nijmegen steeds groter en is van belang voor de stadsregio in het kader van de afwikkeling van zakelijk en woon-werkverkeer. Ook de pendel uit de omliggende gebieden wordt steeds groter, met name uit Brabant, Noord-Limburg, Rivierenland en Veluwe.

[8] Noordgrens voormalige Romeinse Rijk.
[9] Stadsregio Arnhem Nijmegen, Vastgoedrapportage 2012

4.1.2 Hoofdopgaven

De drie hoofdopgaven voor Oost-Nederland zijn door vertaald naar de Stadsregio Arnhem Nijmegen en wordt in de volgende paragrafen beschreven.

- Ruimtelijk-economische structuurversterking betreft vooral de bereikbaarheid van het stedelijke kerngebied, de topsectoren en leefomgeving en vestigingsklimaat.
- Versterking en benutten corridors betreft het garanderen van de doorstroming.
- De wateropgave concentreert zich op bescherming van stedelijke gebieden.

4.1.3 Ruimtelijk-economische structuurversterking en topsectoren

4.1.3.1 Bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied: modaliteiten en hoofd- en onderliggend systeem beter afstemmen

Door capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet (verbreding van A50 en A12, aanleg tweede Stadsbrug bij Nijmegen, doortrekking A15) in combinatie met de Beter Benutten aanpak zoals voor de verbinding Nijmegen - Venlo die nu en in de komende jaren plaatsvindt, wordt een groot aantal knelpunten in het hoofdwegennet opgelost. Voor het spoor is dit eveneens het geval met de uitvoering van PHS evenals de inzet van Rijk en regio op basis van de Beter Benutten-aanpak voor de regionale spoorlijnen Nijmegen – Roermond, Arnhem – Winterwijk en Amersfoort – Ede Wageningen en de internationale spoorverbinding Arnhem-Emmerich. Desondanks blijft de bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied van Arnhem Nijmegen problematisch, vanwege de specifieke ligging te midden van grote rivieren, de toenemende druk op de toegang tot de steden en pendel tussen Arnhem en Nijmegen. Dit heeft haar weerslag op de bereikbaarheid van de topsectoren en de werklocaties in het kerngebied. Ook de kwaliteit van de interregionale en intraregionale bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied en de gebieden buiten de stadsregio zoals de Randstad, Food Valley en de provincies Brabant (Brainport) en Limburg (Venlo via Maaslijn), maar ook met Nordrhein-Westfalen, evenals de onderlinge verbinding van de topsectoren, staan daarbij hoog op de regionale agenda.

Rijk en regio staan voor de opgave om de verschillende modaliteiten en het hoofd- en onderliggende systeem (weg en spoor) beter te verknopen en op elkaar af te stemmen. De regio werkt aan knooppuntontwikkeling rondom stations waarbij ruimtelijk-economische functies zoveel als mogelijk gekoppeld worden aan openbaar vervoersknooppunten. Regio en Rijk voeren een gebiedsgericht MIRT-onderzoek uit naar de bereikbaarheid van de regio Arnhem – Nijmegen voor de (middel) lange termijn, mede met het oog op de doorstroming op de corridors. Hierbij heeft de Stadsregio de ambitie om door middel van realisatie van een HOV-netwerk (met inbegrip van regionale spoorverbindingen) voor de langere termijn, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, de positie van het openbaar vervoer te versterken en daarmee -naast de investeringen op de A12 en A15- de bereikbaarheid van de stadsregio en de corridors te verbeteren. Daarnaast voltooit de regio de doorontwikkeling van het Nieuw SleutelProject Arnhem, als vervoerknooppunt en als motor voor vestiging van (boven)-regionale voorzieningen en bedrijvigheid.

4.1.3.2 Verstedelijkingsopgave Arnhem Nijmegen

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat is een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) nodig van woningen, bedrijventerreinen, kantoren, groen en andere voorzieningen. In de stadsregio zouden nog circa 24.000 woningen tot 2020 en circa 25.000 woningen tussen 2020 en 2040 moeten worden bijgebouwd conform de VINEX-opgave om in de woningbehoefte te kunnen voorzien. De projecten: Centrale Ontwikkelingszone Arnhem, daarnaast Nijmegen omarmt de Waal en de daarin begrepen drie grote VINEX-locaties in het stedelijk kerngebied zijn hierbij de belangrijkste dragers. De afzet van woningen is echter in de afgelopen periode als gevolg van de economische crisis gestagneerd, ook in de regio Arnhem Nijmegen.

Het ministerie van BZK is een pilot gestart voor het vlot trekken van de woningmarkt in het stedelijk kerngebied van de Stadsregio. De uitkomsten daarvan en de bouwopgave worden mede bij het gebiedsgericht MIRT onderzoek bereikbaarheid Arnhem-Nijmegen betrokken

4.1.3.3 Topsectoren

De topsectoren manifesteren zich in de stedelijke omgevingen van Arnhem en Nijmegen en rondom Wageningen. Er is sprake van een toenemende druk op de toegang van de steden en de openbaar vervoerscapaciteit, met name rondom Campus Heijendaal-Nijmegen en het EMT-cluster in Arnhem. Het accommoderen van de groeiende verplaatsingsbehoefte, zowel inter- als intraregionaal, is essentieel voor het functioneren en uitbouwen van de economische toplocaties.

4.1.3.4 Topsector Life Sciences en Health (Health Valley)

Campus Heijendaal in Nijmegen, waar de Radboud Universiteit, de hogeschool en het Universitair Medisch Centrum zijn gevestigd, is de grootste werkgelegenheidslocatie van Gelderland. Ambitie is uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van health en technologie waarmee een substantiële bijdrage aan duurzame gezondheidszorg en additionele toegevoegde waarde en werkgelegenheid aan Nederland en daarbuiten geleverd kan worden. Er wordt samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven (RedMedTech Highway) en daarbuiten. De komende jaren zoekt Health Valley naar verdere verbreding, richting Noord- en Zuid-Nederland en het nabije deel van Duitsland. Ook de verbinding tussen Life Sciences en Health met Food Valley is erg belangrijk om beide topsectoren duurzaam te kunnen versterken.

De ontwikkeling van de Novio Tech Campus om kennisvalorisatie meer ruimte te kunnen geven en de verbinding tussen de Novio Tech Campus en Campus Heijendaal staat hoog op de regionale agenda. Voor beide campussen is een goede bereikbaarheid in brede zin van belang. Het Arnhems deel van het Life Sciences en Health-cluster is met name geconcentreerd in een zone langs de Amsterdamseweg en herbergt onder meer het nationaal zorgicoon Het Dorp, nationaal (top)sportcentrum Papendal en kinderrevalidatiecentrum Bio-Mytyl.

4.1.3.5 Topsector Creatieve Industrie

In de regio Arnhem Nijmegen is de creatieve industrie - mode, productdesign, grafisch ontwerp, architectuur, multimedia en ICT - sterk vertegenwoordigd. In Arnhem wordt samen met onderwijs (ARTEZ), bedrijfsleven (MODINT) en andere overheden de modebranche zowel landelijk als regionaal versterkt. Er is intensieve samenwerking met het modecluster Amsterdam en met het High-Tech cluster Twente. Rijk (ministerie EL&I) en regio werken samen aan de verdere ‘branding’ van de creatieve sector in de regio.

4.1.3.6 Bijdrage aan topsector Logistiek

De provincie Gelderland verkent met diverse betrokken partijen de vergroting van de slagkracht van de multimodale corridor Betuweroute/Waal/A15. Een verkenning naar een eventueel Rail Overslag Punt in de regio Arnhem Nijmegen vormt hiervan onderdeel. (Zie hiervoor ook hoofdstuk 3).

4.1.3.7 Topsector Energie en duurzame energievoorziening

De Stadsregio Arnhem Nijmegen zet vol in op een goede basismilieukwaliteit in de leefomgeving en op duurzaamheidsmaatregelen zoals energiezuinig (ver-)bouwen en duurzame energiesystemen (aanleg van een regionaal warmtenet, winning en toepassing groengas uit biomassa, stimulering gebruik zonnepanelen). Veel van de toegepaste innovatieve technologie wordt in de regio zelf ontwikkeld. De verdere ontwikkeling van het energiecluster in Arnhem bouwt voort op haar internationale positie en expertise in het elektriciteitsdomein (KEMA, TenneT, Alliander). Op het bedrijvenpark Kleefse Waard vindt steeds verdere intensivering en clustering plaats van andersoortige internationaal gerichte energie-innovatieve bedrijvigheid. Ook op de Radboud Universiteit wordt kennis ontwikkeld op het gebied van duurzame energie, met name voor zonne-energie. In Renkum is een initiatief voor een Biorefinery Campus waar reststromen van de

papierindustrie worden gebruikt om duurzame energie te maken en via bioraffinage hoogwaardig kunnen worden verwerkt. Samen met de innovatieve energiebedrijven geeft dit de Stadsregio een sterke positie binnen het nationaal cluster Energie. De Stadsregio stimuleert ook duurzame mobiliteit. Omdat de luchtkwaliteit in de stadsregio op dit moment nog overschrijdingen kent en de prognose is dat die ook in 2015 nog blijft bestaan, blijft de regio werken aan de *clean last mile*. De nadruk ligt hierbij op het stimuleren van milieu-vriendelijke vervoerswijzen (o.a. openbaar vervoer en fiets), het afstemmen van ruimtelijke ordening op verkeer (OV/RO-knooppuntontwikkeling) en het milieu-vriendelijker maken van voertuigen: in 2013 rijden 225 bussen in de stadsregio op groengas, dat steeds meer regionaal geproduceerd wordt. Door groen gas juist voor mobiliteit in te zetten, wordt de grootste maatschappelijke winst door economische waarde creatie en vermeden maatschappelijke kosten (luchtkwaliteit) bereikt. Echter de marktontwikkeling van groengas staat onderdruk, met name door een aantal Rijksontwikkelingen (verhoging energiebelasting en accijns op groen gas, wettelijke belemmeringen). De inzet is om samen met het Rijk de marktontwikkelingen voor groen gas te verbeteren.

4.1.3.8 Leefomgeving en vestigingsklimaat

Zowel het stedelijk als het landelijk gebied van de regio Arnhem Nijmegen dragen bij aan een aantrekkelijke woon, werk- en leefomgeving. Het bijzondere rivieren-, en stuwwallen-landschap en daarbij horende natuur zijn de belangrijkste identiteitsdragers van de regio. Dit in combinatie met de unieke waarden op het gebied van cultuurhistorie (Limes, Gelderse Arcadië, Liberation Route, de historische binnensteden) en de hoogstedelijke activiteiten (culturele instellingen, musea) in Arnhem en Nijmegen maken dat de stadsregio een toeristisch aantrekkelijk gebied is.
Behoud en versterking van het leefklimaat van zowel de steden en de dorpen als het ommeland is belangrijk voor de toeristische sector en draagt bij aan het vestigingsmilieu voor de brede economie en de verschillende topsectoren in de regio Arnhem Nijmegen.

4.1.4 Versterking en benutten corridors

De regio probeert dit voornamelijk te bereiken door het verbeteren van de doorstroming op de corridor. De afgesproken doortrekking van de A15 tussen knooppunt Ressen en de aansluiting met de A12 bij Zevenaar is essentieel om een goede achterlandverbinding met het Duitse achterland tot stand te brengen. Rijk en regio staan voor de opgave om de doorstroming op de achterlandverbinding te garanderen, rekening houdend met het regionale verkeer dat ook gebruik moet maken van het hoofdnet bij rivierovergangen. Het samenvallen van de opgave m.b.t. de corridors en de opgave over de bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied is onderdeel van het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van de regio Arnhem – Nijmegen voor de lange termijn, mede met het oog op de doorstroming op de corridors. Er wordt gestreefd naar een multimodaal ontsloten achterlandcorridor met een goede ontsluiting via weg (doortrekking A15), water (waal) en spoor (Betuweroute).
Voor Landsdeel Oost en de regio Arnhem Nijmegen in het bijzonder, is Arnhem een belangrijk knooppunt voor het benutten van de ICE-verbinding van Randstad naar het Rijn-Ruhr-gebied. Met de dienstregeling 2013 is de robuustheid van dit systeem vergroot door een eigen pad in de dienstregeling. Een vlotte doorstroming van de ICE, uitgaande van een eigen pad, is onderdeel van de planuitwerking van de voorkeursbeslissing PHS.

Omdat de scheepvaart op de rivieren een belangrijke economische pijler is, zowel voor de mainport Rotterdam als voor het stedelijk netwerk, is behoud van de bevaarbaarheid van de Waal ook (bij laagwaterstanden) een belangrijke opgave.
Hierbij dient ook aandacht te zijn voor de luchtkwaliteitseffecten van toename van de scheepvaart.

4.1.5 *Waterveiligheid: bescherming stedelijke gebieden*

De regio Arnhem Nijmegen wordt doorsneden door rivieren, waardoor het stedelijk netwerk beschermd moet worden tegen eventuele overstromingen. In het programma Waalweelde wordt de waterveiligheidsopgave in samenhang met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen uitgewerkt (zie paragraaf 6.5 Rivierengebied).

Facts and figures in Regio Arnhem Nijmegen en Food Valley

Inwoners:	740.000 (Stadsregio Arnhem Nijmegen) + 332.000 (Food Valley), totaal 1.072.000 inwoners
Gemeenten stadsregio:	Arnhem, Beuningen, Doesburg, Duiven, Groesbeek, Heumen, Lingewaard, Millingen aan de Rijn, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Ubbergen, Westervoort, Wijchen, Zevenaar
Gemeenten Food Valley:	Barneveld, Nijkerk, Renswoude, Scherpenzeel, Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal.
Grootste kernen:	Arnhem (150.000), Nijmegen (166.000), Wageningen (37.000), Ede (109.000), Veenendaal (63.000)
Arbeidsplaatsen:	345.000 (Stadsregio Arnhem Nijmegen) + 165.000 (Food Valley)
Topsectorclusters:	Health Valley (Life Sciences &Health), Food Valley (Agro & Food + Tuinbouw + Life Sciences), Creatieve Industrie
Economie:	Brede basiseconomie met speerpunten Health, Food, Energie, Logistiek en Toerisme
Economische toppers:	NXP, Heinz, Alliander, KEMA, Tennet, AKZO Nobel, Synthon, Arcadis, Royal Haskoning, Friesland Campina R&D, Struijk Foods, NIZO
Kennisinstellingen:	Radboud Universiteit (Nijmegen), Wageningen UR (Wageningen), Hogeschool Arnhem Nijmegen, ROC Rijn Ijssel, ROC Nijmegen, Modeacademie Arnhem
Medisch:	UMC Nijmegen, Rijnstate Ziekenhuizen, ziekenhuis Gelderse Vallei
Opleidingsniveau:	Aandeel hoger opgeleiden in beroepsbevolking 50%
HSL station:	Arnhem
Intercitystations:	Arnhem, Nijmegen, Ede-Wageningen, Veenendaal
Cultuur:	Romeinse Limes, Kröller Muller, Museum voor Moderne Kunst Arnhem, Museum Het Valkhof Nijmegen, Nederlands Openluchtmuseum, Burgers' Zoo, Liberation Route, Arnhem Modestad, Musis Sacrum, Keizer Karel Podia, Introdans, Oostpool
Natuur & Landschap: ·	Beboste stuwwallen (Veluwe, Nijmeegse stuwwallen, Utrechtse Heuvelrug), uiterwaarden (Waal, Rijn, Maas, IJssel), rivierenlandschap (Food Valley

4.2 Food Valley

4.2.1 Kenmerken

Food Valley is internationaal bekend vanwege het kenniscluster op het gebied van Agro& Food Tuinbouw en Life Sciences. Wageningen University & Research Centre heeft een vooraanstaande positie in de (onderzoeks-) wereld. De keten van kennis (universiteit/HBO) - kunde (proefbedrijven) – kassa (primaire productie) zorgt voor een sterke verbondenheid tussen Food Valley en bijvoorbeeld de Greenports en de Betuwse Bloem. De Wageningen Universiteit speelt daarnaast een belangrijke rol in kennisontwikkeling voor een biobased economy.

Food Valley is een verstedelijkte vallei met een landelijk karakter gedomineerd door de veehouderij met een accent op de intensieve veehouderij (pluimvee, vleeskalveren). Ede en Veenendaal zijn de grotere kernen in de regio. Met name het noordelijk deel van de regio is (ook) gericht op Amersfoort. Het zuidelijk deel is met name gericht op Arnhem en Utrecht. In 2011 is de regio Food Valley opgericht. In de regio Food Valley werken nu acht gemeenten samen, die in de provincies Gelderland en Utrecht-liggen. De gemeenten zijn: Barneveld, Nijkerk, Renswoude, Scherpenzeel en de voormalige WERV gemeenten: Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal.

4.2.2 Hoofdopgaven

De vertaling van de drie hoofdopgaven voor Oost-Nederland naar Food Valley wordt in de volgende paragrafen beschreven: :

- Ruimtelijk-economische structuurversterking en topsectoren. Het gaat hier om bereikbaarheid, topsectoren en duurzame energievoorziening.
- Versterking en benutten corridors.
- Waterveiligheid: .

4.2.3 Ruimtelijk-economische structuurversterking en topsectoren

De ambitie is om de positie van Food Valley als internationale topregio op het gebied van kennis en innovatie in Agri&Food, Tuinbouw en Life Sciences te behouden en te versterken. Hiervoor moet in Food Valley het vestigingsklimaat (inter)nationaal concurrerend zijn en de keten kennis - kunde - kassa worden versterkt. Wageningen staat aan de top als het gaat om het ontwikkelen van wetenschappelijke kennis. De opgave is om binnen de triple helix (overheden-bedrijven-kennisinstellingen) de ontwikkelde kennis nog sterker tot 'spin offs" te laten leiden in de regio en daarbuiten. Hiervoor kan de strategie van het versterken van "local buzz" en "global pipelines" worden gevolgd[10]

[10] Dutch Food to the European Top, MIRT-onderzoek Food Valley 2013)

Local Buzz

Dit staat voor het zo goed mogelijk benutten van de locale ecologie van "face to face-contact, co-presence en co-location of people in the same industry" zo goed mogelijk te benutten. Een geografische concentratie van kennisontwikkeling vergroot de kans op inhoudelijke kruisbestuiving en draagt visueel bij tot een uitstraling van internationale allure. . Concreet gaat het om:

- Concentratie van kennis en onderzoeksfaciliteiten in en rond Wageningen
- Poultry Expertise Centre
- Clustering MBO/HBO Food opleidingen
- World Food Center (WFC)

Shared facilities zoals incubators, technohallen en bedrijfsverzamelgebouwen worden zoveel mogelijk geconcentreerd nabij de WUR campus en op de Kennis As tussen Ede en Wageningen, bijvoorbeeld CatAgro, AlgaePARC, Freshbiorefinery-PARC.


NXP
KEMA
DNV


HealthValley
Netherlands










KIA



De Poultryacademy is een concept voor het ontwikkelen van een kennis-campus van kennisinstellingen en bedrijven in de pluimvee industrie rondom Barneveld. De Kennisinstellingen ontwikkelen samen met de decentrale overheden hiervoor een concept.

Het World Foot Center/WFC wordt dé internationale etalage van de totale Nederlandse Agro&Food en tuinbouw. Een ontmoetingsplek voor bedrijven, kennisinstellingen en consumenten met als doel kennis over voeding en gezondheid, verduurzaming, productiemethoden en technische ontwikkelingen te verspreiden. Het Ministerie van EZ zal bijdragen aan de branding van de (inter)nationale kennisclusters.

Global Pipelines
Deze voeden de regionale economie met nieuwe en waardevolle kennis van buiten de regio. De volgende maatregelen versterken de global pipelines:

- Herstructurering A1/A30
- Verbeteren zuidelijke ontsluiting regio Food Valley
- Verbeteren ontsluiting WUR-campus/kennisAs Ede-Wageningen
- HOV-as Ede-Wageningen
- Woonmilieu voor kennis-migranten
- Hoogwaardig woon- en werkmilieu Veluwse Poort.

4.2.4 Versterking en benutten corridors

In de regio Food Valley stelt het bedrijfsleven in samenwerking met de gemeente Barneveld een businesscase op voor een Railterminal Barneveld (weg-spoor).

4.2.5 Waterveiligheid

In de regio Food Valley dienen de bescherming tegen overstromingen en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen goed op elkaar te worden afgestemd. Bij een eventuele doorbraak van de Grebbedijk tussen Wageningen en Rhenen loopt het gebied onder tot aan Amersfoort. Het Waterschap Vallei en Veluwe onderzoekt daarom de mogelijkheden voor een Deltadijk. De resultaten van dit onderzoek zullen worden meegenomen in het MIRT-onderzoek Deltaprogramma Rivieren. Het is van belang om bij ruimtelijke keuzes in FoodValley bijvoorbeeld vitale infrastructuur, rekening te houden met overstromingsrisico"s. Zo kan door een combinatie van bescherming en inrichting het overstromingsrisico verder gereduceerd worden.

Food Valley


FrieslandCampina Innovation Centre



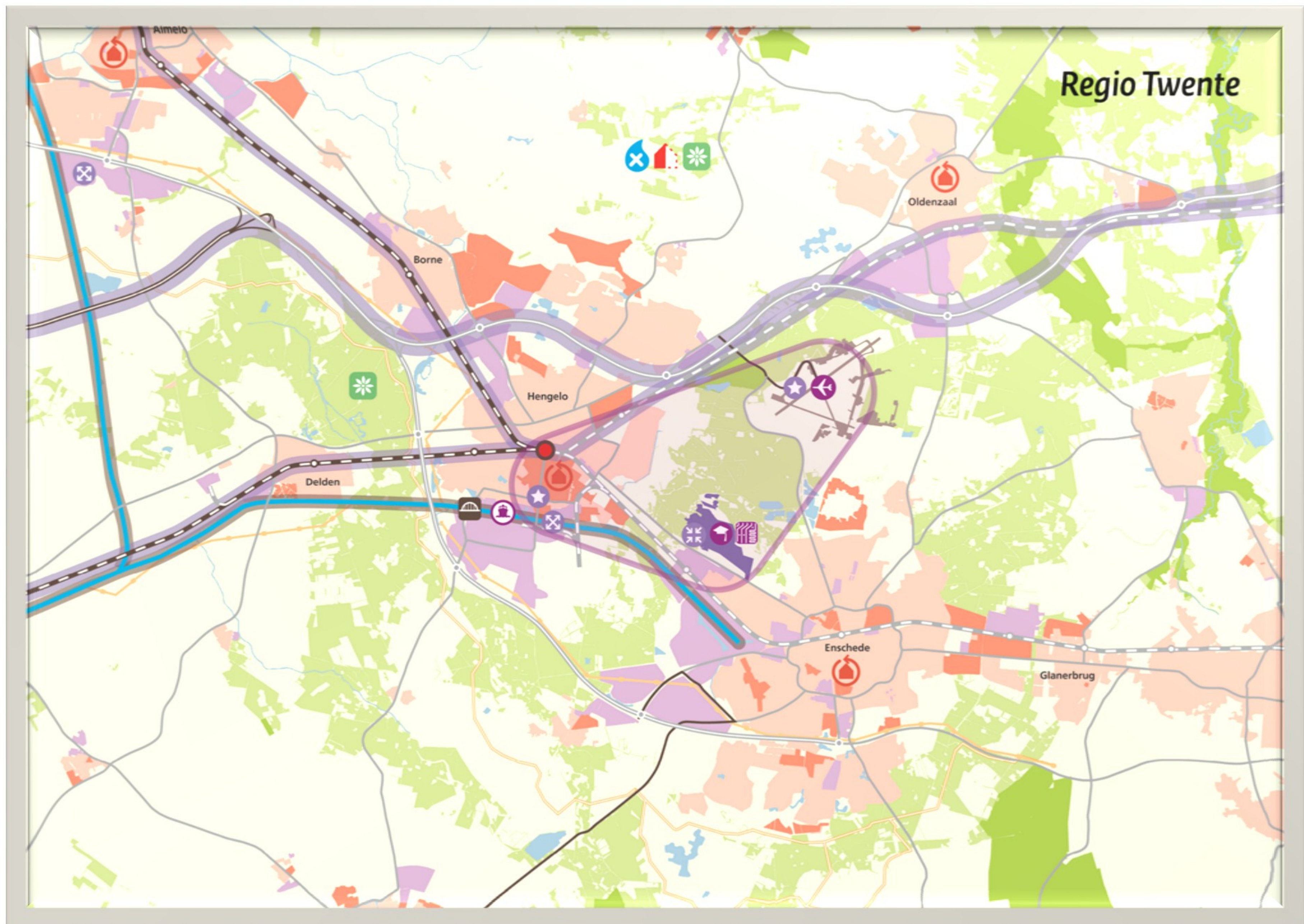





FrieslandCampina




Kennisas


Regio Twente
Almelo
Oldenzaal
Borne
Hengelo
Delden
Enschede
Glanerbrug

5 Stadsregio Twente

5.1 Kenmerken

Twente ligt in de provincie Overijssel en bestaat uit viertin gemeenten. Twente telt 627.000 inwoners, van wie de helft in het stedelijk gebied ‘Netwerkstad Twente’ woont. Het is een regio die van oudsher naast landbouw excelleert in textiel en metaal, maar nu transformeert naar een innovatieve kenniseconomie met nanotechnologie als belangrijke drager. Door de strategische ligging aan de multimodale verbindingsas tussen de Randstad en Centraal- en Noord-Oost-Europa, die onderdeel uitmaakt van de oost-west-corridor (TEN-T) en de unieke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft Twente een goede basis om te werken aan een brede economie met de focus op de ontwikkeling van high tech systemen en materialen.

(Inter)nationaal belang
Twente levert op een aantal terreinen een sterke en bijzondere bijdrage aan de ontwikkeling van de Nederlandse economie. De kennisintensieve industrie en technologische dienstverlening zijn relatief sterke sectoren. Hoogwaardige Twentse halffabricaten worden wereldwijd toegepast, bijvoorbeeld in de auto-industrie, medische applicaties en de ruimtevaart. Ook de traditioneel in Twente sterke sectoren als textiel/materialen, elektronica en fijnmechanica hebben een sterk kennisintensief karakter gekregen. Binnen al deze sectoren heeft Twente wereldwijd opererende bedrijven die baat hebben bij een internationaal vestigingsklimaat.

Kennisvalorisatie en kraamkamer
De hernieuwde kracht van de Twentse economie is gefundeerd op kennisvalorisatie; de in bedrijven en kennisinstellingen ontwikkelde kennis wordt gebruikt in nieuwe producten en diensten. Dit proces vindt niet alleen plaats in bestaande bedrijven. Op basis van resultaten van fundamenteel en toegepast onderzoek worden ook veel nieuwe ondernemingen opgericht, de zogenaamde spin-off bedrijven. Een deel van deze bedrijven vestigt zich in andere delen van het land of opent daar vestigingen. Twente is daarmee een belangrijke kraamkamer van kennisintensieve bedrijvigheid voor de gehele Nederlandse economie.

5.2 Hoofdopgaven

- Economische structuurversterking en versterking topsectoren: ontwikkelen brede economie met de focus op high tech systemen en materialen. En daarnaast op (stedelijke) bereikbaarheid, logistiek en behoud van leefomgeving.
- Verbetering en benutten corridors: garanderen doorstroming.

5.3 Ontwikkelen brede Twentse economie met focus op high tech systemen en materialen

De Twentse economie kent drie belangrijke pijlers: high tech systemen en materialen, logistiek en toerisme[11].

5.3.1 Topsector High Tech Systemen en Materialen/HTSM

De Topsector High Tech Systemen en Materialen (HTSM) is een economische ontwikkeling van (inter)nationaal belang en neemt in Twente een prominente plek in. De bedrijvigheid in deze sector ontwikkelt zich niet alleen rond de Universiteit Twente (UT) en de innovatiecampus Kennispark Twente, maar kent een regionale spreiding in heel Twente en daarbuiten. Dit wordt mede ondersteund vanuit de kracht van de UT: het ontwikkelen en werk maken van kennis (kennisvalorisatie) vanuit internationaal toonaangevende instituten (MESA+, MIRA en CTIT).
De motor van de HTSM is gelegen in de Innovatiedriehoek Twente.

[11] Economische Visie Twente, Netwerkstad, juli 2012




Grolsch


C.T.T.
EVERGREEN

STORK®


TENCATE






Universiteit Twente
de ondernemende universiteit


High Tech Health Farm
Overijssel
UNIVERSITEIT TWENTE
MIRA

Deze bestaat uit drie grote ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Twente:

- Gebiedsontwikkeling Kennispark Twente in Enschede; een innovatiecampus waar kennis en innovatie ontwikkeld en vermarkt worden.
- Zakencentrum Hart van Zuid/CS Twente/ WTC in Hengelo; de ontwikkeling van een internationaal georiënteerd vestigings-klimaat voor dienstverleners en zowel innovatieve als traditionele maakindustrie;
- Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving; hoogwaardige internationale verbindingen en een toekomstige vestigingslocatie voor luchthavengerela-teerde bedrijvigheid, in combinatie met natuur/landschap recreatie & waterhuishouding.

De drie gebiedsontwikkelingen vullen elkaar aan, zodat er een compleet vestigingsklimaat ontstaat met complementaire locaties voor werken en recreëren.

Opgave: versterking van de topsector HTSM vraagt een evenwichtige balans in het bereikbaarheidsprofiel van de regio, waarbij Zowel interne bereikbaarheid als de externe (inter)nationale bereikbaarheid van belang is.

5.3.2 Bereikbaarheid in Twente

In Twente wordt al jaren samengewerkt aan de multimodale bereikbaarheid volgens de principes van de Mobiliteitsladder. In de afgelopen jaren heeft deze aanpak geleid tot meerdere programma's met maatregelen ter bevordering van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden (o.a. Twente Mobiel, mobiliteitsmanagement, Rijksprogramma Beter Benutten, en gedragsbeïnvloeding). Ter stimulering van het fietsgebruik wordt in Twente gewerkt aan de gefaseerde realisatie van het hoogwaardig fietsnetwerk Twente met als centrale drager de fietssnelweg (F35). Ook voor het openbaar vervoer in Twente wordt al jaren consequent gewerkt aan realisatie van- en verbeteringen aan het zogenaamde Agglonet. Een goede combinatie van een hoogfrequente treindienst als centrale as door het stedelijke gebied met hoogwaardig busvervoer in de steden van en naar de stations. Op diverse plaatsen heeft dit geleid tot HOV-assen langs invalswegen en stadsassen, maar op bepaalde locaties zijn nog verbeteringen wenselijk of noodzakelijk om de kwaliteit van het OV ook op die plaatsen naar een hoogwaardig niveau te tillen om daarmee het Agglonet te completeren.

Uit de verkeerskundige analyses voor de Wegenvisie Twente is gebleken dat de bereikbaarheid van het stedelijk gebied over de weg nog kan worden verbeterd met relatief kleinere (en snel realiseerbare) benuttings-maatregelen. Daarom wordt door de gezamenlijke wegbeheerders al gewerkt aan een aanvullend pakket maatregelen volgens de systematiek van Gebiedsgericht Benutten.

Om een goede doorstroming op het regionaal hoofdwegennet nu en in de toekomst te kunnen behouden zijn in de Wegenvisie Twente diverse acties benoemd. Waar het gaat om gewenste verbeteringen aan het regionaal hoofdwegennet gaat het enerzijds om realisatie van maatregelen, maar anderzijds ook om het starten van een aantal onderzoeken of verkenningen die kunnen leiden tot investeringen voor de toekomst.

Over het oplossen van de capaciteitsproble-matiek van de A1 tot knooppunt Azelo zijn inmiddels afspraken gemaakt. Maar, zoals ook in de Wegenvisie en in het programma A1-zone is bepaald, verdient de corridor A1/A35 door het stedelijk gebied van Twente nog de nodige aandacht. Daar waar de A1 en de A35 samen oplopen is de bereikbaarheid van het stedelijke kerngebied kwetsbaar en staat het goed functioneren van de internationale TEN-T as onder druk. De verkeersdruk op dit stuk rijksweg zal naar verwachting blijven toenemen. Steeds meer en langere colonnes (doorgaand) vrachtverkeer op de A1 die de A35 moeten kruisen (veel rijbaanwisselingen) in combinatie met het toenemende verkeer op de A35 in en door Twente, zorgen voor gevaarlijke situaties en beperking van de afwikkelingskwaliteit.

Om de Innovatiedriehoek (Kennispark en UT) goed bereikbaar te houden wil de regio, dat er tijdig gestudeerd wordt of en hoe een directere afrit vanaf de A1 naar de N737 gerealiseerd kan worden (noordelijke ontsluiting).

Kennispark Twente
Innovate & Accelerate



Ook een goed onderliggend wegennet draagt bij aan de juiste balans in het bereikbaarheid-profiel. Er wordt de komende jaren gewerkt aan het verbeteren van de capaciteit en de verkeersveiligheid van de N35 en de N18 en er wordt gestudeerd op de verkeersveiligheids-problematiek van de N36. Er wordt samen met he Ministerie van IenM gestudeerd op de relatie tussen vraag- en aanbod/capaciteit op de spoorverbinding tussen Netwerkstad Twente en Zwolle, evenals de lijn Zutphen – Hengelo - Oldenzaal in het kader van het programma Beter Benutten Regionaal Spoor.

5.3.3 Logistiek

Twente staat in de top-10 van logistieke regio's in Nederland. Twente verwerkt jaarlijks ca. 37miljoen ton aan goederen[12]. Daarnaast verwerkt de containerterminal CTT (Combi Terminal Twente) in Hengelo jaarlijks meer dan 150.000 TEU[13]. De regio fungeert voor diverse bedrijven, clusters en sectoren als een logistiek centrum. De regio is met de corridor A1, het Twentekanaal, het spoor en de luchthaven (na heropening) multimodaal ontsloten. Twente heeft de potentie om door te groeien tot logistieke hotspot. Verdere uitbouw van de logistieke functie kan (mede) invulling geven aan het verbreden van de economische basis die essentieel is om HTSM goed te laten functioneren.

Voor de uitvoering van de logistieke ambitie van Twente is de vereniging Port of Twente opgericht. De ambitie van deze vereniging is om in 2020 tot de top-3 van logistieke regio's in Nederland te behoren. Hierdoor worden veel nieuwe arbeidsplaatsen gecreëerd, vooral voor groepen waar de werkloosheid in de regio het hoogst is. Centraal in de uitvoeringsagenda is het streven naar synchromodaliteit met behoud van de leefbaarheid.

Onderliggend wegennet

De bereikbaarheid van het onderliggend wegennet in Twente staat onder druk. Van de 28 bruggen over het Twentekanaal die de verschillende logistieke bewegingen in Twente faciliteren, zijn 15 bruggen niet meer geschikt voor het zware vracht- en landbouwverkeer. Dit betekent economische schade voor verschillende bedrijven. Ook zijn er negatieve gevolgen (milieu en veiligheid) voor de omgeving. Momenteel wordt (samen met het Rijk) een verkeersanalyse voor de 15 bruggen over het Twentekanaal uitgevoerd en worden in een MIRT-onderzoek knelpunten en consequenties in beeld gebracht. Hierbij wordt aangesloten bij de 5 i's van de Bereikbaarheidsagenda.

Uitbreiding overslagmogelijkheden

Het doorgroeien naar een logistieke hotspot vraagt om uitbreiding van de overslagmogelijkheden. De containeroverslag groeit en de CTT breidt dan ook uit.

Ook het XL businesspark breidt uit met overslagmogelijk-heden van water op weg. De mogelijkheid om over te slaan van spoor op weg dient mogelijk verder geoptimaliseerd te worden door het aanleggen van een railterminal.

5.3.4 Natuur- en cultuurwaarden

Zowel het stedelijk als het landelijk gebied van Twente dragen bij aan een aantrekkelijke woon, werk- en leefomgeving. De Holterberg, Nationaal landschap Noordoost Twente, landgoed Twickel, de Regge en de Dinkel zijn ruimtelijke smaakmakers die de toeristische sector ondersteunen. De steden en dorpen bieden een scala aan cultuur en historische waarden. Behoud en versterking van het leefklimaat van zowel de steden en de dorpen als het ommeland is belangrijk voor de toeristische sector in Twente en draagt bij aan een brede economie en het vestigingsmilieu van de topsector HTSM.

De huidige demografische ontwikkelingen[14], de economische crisis en veranderingen in landbouw- en natuurbeleid vragen om een vernieuwde aanpak om de zo belangrijke waarden vast te houden, dan wel te versterken

---

[12] Adviesrapport Logistieke draaischijf Twente, de regio als concurrerende hotspot, Buck Consultants, 2011

[13] CTT, 2011

[14] Twente is door het Rijk aangewezen als anticipeergebied op krimp.

De regionale overheden zetten samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen in op behoud en versterking van het landelijk gebied met diverse ontwikkelperspectieven en uitvoeringsprogramma's. De regionale vertaling van de veranderingen in het Europese landbouwbeleid is daarbij een belangrijk onderwerp. De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid zijn belangrijke aandachtspunten in het regionale beleid. In Netwerkstad verband passen de gemeenten strategisch programmeren toe op hun woon- en werklocaties. Voor het omgaan met demografische veranderingen en het zoeken naar nieuwe verdienmodellen is ondersteuning van het Rijk met expertise gewenst.

5.3.5 Duurzame energievoorziening

Ook het vormgeven van de energietransitie kan bijdragen aan het vestigingsmilieu. In Overijssel heeft men zich ten doel gesteld dat in 2020 20% van de energieconsumptie uit nieuwe energie bestaat. Deze doelstelling kan onder meer bereikt worden door energie-besparing bij bedrijven en woningen en energieopwekking uit nieuwe energiebronnen: zon, wind, biomassa en aardwarmte. In Twente wil men dit vooral uitwerken door toepassing van 'smart grids' en het invulling geven aan een bio-based energielandschap door de inzet van duurzame energiebronnen als biomassa en zonne-energie[15].

[15] Twentse Duurzaamheidsagenda, 2012

5.4 Versterking en beter benutten van corridors

5.4.1 Capaciteitsuitbreiding A1, Twentekanalen en spoor

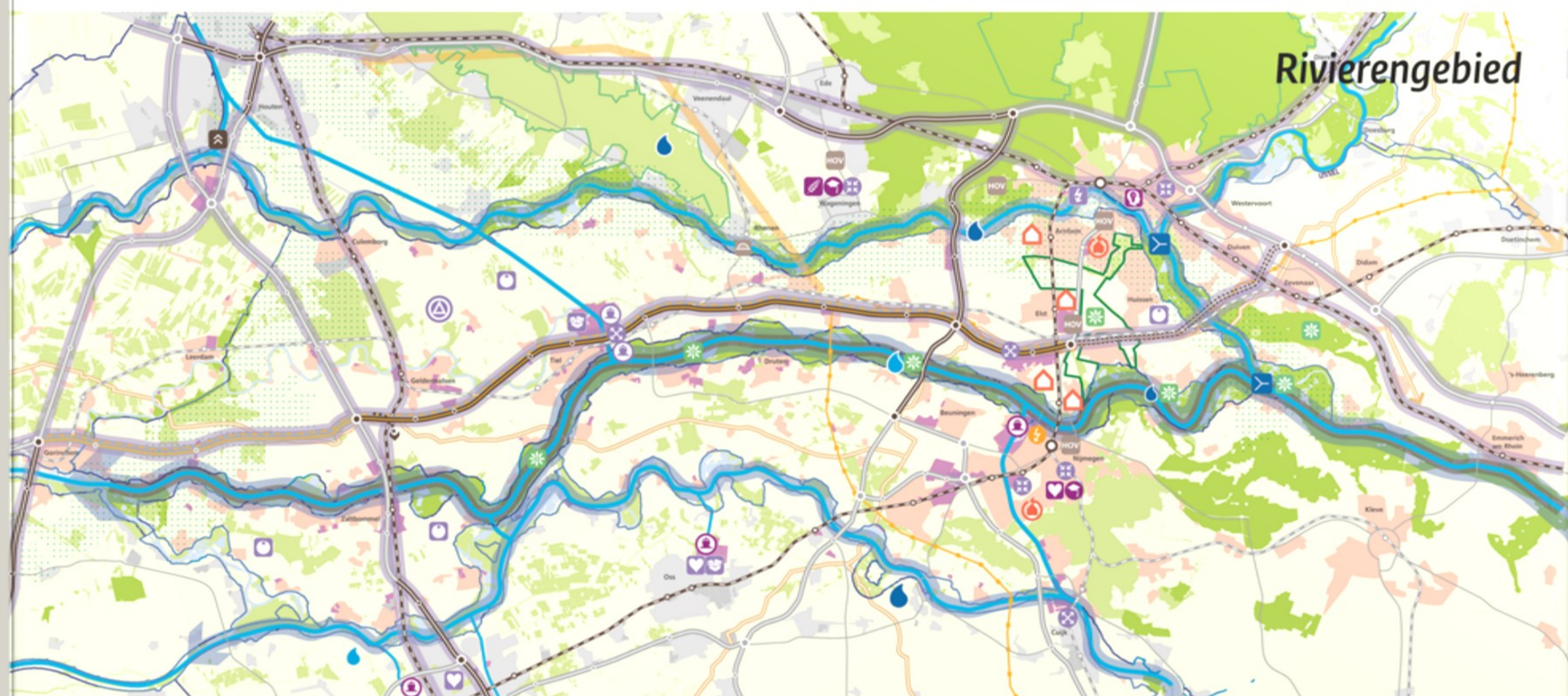
Voor het vervoer van goederen over de weg is de doorstroming op de gehele A1-corridor belangrijk. Voor de capaciteitsuitbreiding tot Azelo zijn afspraken in voorbereiding. De A1 loopt daarna echter door het stedelijke gebied van Twente waar zij ook een functie heeft voor de interne bereikbaarheid (zie ook 5.3.2.).
Voor het verbeteren van goederenvervoer over water zijn reeds maatregelen genomen. Het Twentekanaal tussen Eefde en Delden is geschikt gemaakt voor vervoer met klasse Va schepen. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre het kanaal naar Hengelo, Enschede en Almelo nog uitgebreid moet worden naar 'krap klasse Va'. De binnenhavens van Almelo (XL-park) en Hengelo zijn in het kader van de prioritering binnen het TENT-T netwerk aangemerkt als CORE havens (hoogste prioriteit). Op termijn vragen ook de sluizen mogelijk optimalisatie van de benutting en eventueel capaciteitsuitbreiding. Over de sluis bij Eefde zijn reeds afspraken gemaakt; er komt een tweede sluiskolk bij. De bezetting van de sluis bij Delden dient te worden gemonitord.
De in Euregio-verband uitgevoerde Quick Scan naar een mogelijke doortrekking van het Twentekanaal naar het Mittellandkanaal leidt tot de conclusie dat dit – o.a. vanwege de hoge kosten – niet haalbaar is. Evenmin is doortrekking opgenomen in het TEN-T kernnetwerk binnenvaart.)

5.4.2 Garanderen doorstroming

Een goede doorstroming op de corridor, met aandacht voor de afstemming van goederenvervoer en personenvervoer, is zowel van (inter)nationaal als regionaal belang en daarmee een gezamenlijke opgave van Rijk en regio.
In de Wegenvisie Twente is al eens met alle wegbeheerders onderzocht dat ontvlechting van de A1 en de A35 een goede oplossing kan bieden in combinatie met verbeteringen aan de parallel lopende wegen op het onderliggende wegennet van Almelo via Borne naar Hengelo. In een gezamenlijk vervolgonderzoek van de MIRT-verkenning A1-zone is dit door de betrokken partijen bevestigd. Het is de wens van de regio om hier vervolgstappen aan te koppelen.

Facts and Figures Regio Twente

Inwoners:	627.000 (2012), helft woont in het stedelijk gebied
Gemeenten:	Almelo, Dinkelland, Borne, Enschede, Haaksbergen, Hellendoorn, Hengelo, Hof van Twente, Losser, Oldenzaal, Rijssen-Holten, Tubbergen, Twenterand, Wierden. De vijf stedelijke gemeenten (Almelo, Borne, Enschede, Hengelo en Oldenzaal) zijn georganiseerd als Netwerkstad Twente
Arbeidsplaatsen:	292.000. Groei werkgelegenheid 1998-2011 ??(NL 17%)
Topsectorcluster:	Kennispark Twente met ruimtelijke motor Innovatiedriehoek (High Tech Systemen en Materialen - specialisatie NANO)
Economie:	Innovatieve kennisregio (HTSM) met in de brede basis: logistiek en toerisme
Economische toppers:	Thales Nederland, Apollo Vredestein, Eaton Industries, Power-packer Europa, Koninklijke Ten Cate, Grolsche Bierbrouwerij, Heisterkamp Transport, Visschedijk Schoonmaak, BTK Zorg, Enrichment Technology.
Kennisinstellingen:	Universiteit Twente, Saxion Hogeschool, ROC van Twente
Medisch:	Medisch Spectrum Twente (Enschede), Zorggroep Twente (Almelo, Hengelo)
Opleidingsniveau:	Aandeel hogeropgeleiden in beroepsbevolking 25-30% (2003-2010): braingain
Intercitystations:	Almelo, Hengelo (internationaal met HSL-ambitie), Enschede
Cultuur:	Industrieel erfgoed, Twentse Welle, Natura Docet Wonderrijk, Rijksmuseum Twente, Nationaal Muziekkwartier (Enschede), Rabotheater Hengelo, Theaterhotel Almelo
Natuur en Landschap:	Landschap van noordoost Twente, Sallandse Heuvelrug (Holterberg), Landgoed Twickel (grootste private landgoed in Nederland), Groene Poort, Regge- en Dinkellandschap
Special:	Zoutcavernes mogelijk geschikt voor de van rijkswege benodigde opslag gasolie.



Rivierengebied
Houten
Veenendaal
Ede
Wageningen
HOV
Rhenen
Culemborg
Leerdam
Geldermalsen
Tiel
Druten
Gorinchem
Zaltbommel
Oss
Arnhem
Westervoort
Duiven
Doesburg
Doetinchem
Didam
Zevenaar
Huissen
Elst
Beuningen
Nijmegen
's-Heerenberg
Emmerich am Rhein
Kleve
Cuijk

6 Rivierengebied

6.1 Kenmerken

Het Rivierengebied wordt doorsneden door grootschalige infrastructuur: de A15, de Betuweroute en een aantal grote rivieren, waarvan de Waal de belangrijkste is. Deze verbindingen zijn onderdeel van het Europese transportnetwerk TEN-T, dat de Rotterdamse haven met het Ruhrgebied en het verdere Duitse en Europese achterland verbindt (corridor 6: Alpine Rhine corridor). In het westen ligt de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het oostelijke deel van het Rivierengebied (Stadsregio Arnhem Nijmegen) is sterk verstedelijkt. Het westelijk deel is een landelijke regio met veel primaire productie (glastuinbouw, fruitteelt, laanboomteelt, champignonteelt, melkveehouderij). Het tuinbouwbedrijfsleven, dat qua productie vergelijkbaar is met Greenport Venlo, heeft zich verenigd in de Betuwse Bloem. In het gebied groeien de zakelijke dienstverlening en de (agro)logistieke sector. Met name in de omgeving van het assenkruis A2/A15 zijn veel (inter)nationale distributiecentra gevestigd.

6.2 Hoofdopgaven

De drie hoofdopgaven zijn eveneens vertaald naar deze regio:

- Economische structuurversterking met name voor Logistiek, Tuinbouw en duurzame energie.
- Versterking en benutten corridors
- Wateropgave: bescherming tegen overstromingen.

Zie ook hoofdstuk 4 voor de opgaven die samenhangen met de stedelijke problematiek van Arnhem-Nijmegen.

6.3 Versterken logistiek, tuinbouw en duurzame energie

6.3.1 Ontwikkeling van logistieke clusters

Doel is om de logistieke sector structureel te versterken[16]. Alleen een beperkt aantal bedrijventerreinen binnen de corridor Rotterdam – Ruhrgebied wordt als logistiek cluster versterkt en geprofileerd. Bundeling van logistieke bedrijven biedt clustervoordelen en vrijwaart het bijzondere rivierenlandschap van ongewenste stedelijke ontwikkelingen[17]. Het functioneren van de corridors is van invloed op de vestiging van logistieke bedrijven en visa versa. Daarom is afstemming van acties nodig.

6.3.2 Uitbouwen Agrologistiek Betuwse Bloem

Logistiek is in het Rivierengebied voor een groot deel gelieerd aan de tuinbouw.
Het tuinbouwsamenwerkingsverband de Betuwse Bloem zet in op meer multimodaal transport niet alleen om de versproducten sneller en betrouwbaarder naar hun afzetgebieden te kunnen vervoeren, maar ook om energie te besparen (logistiek voordeliger- of voorkomen van transport). Overslagpunten moeten worden ingericht op het verwerken van versproducten (koeling en stroomvoorziening).

[16] Logistiek als Gelderse Motor, Strategisch uitvoeringsprogramma Logistiek en goederenvervoer, PS (mei 2012)
[17] Streekplan Gelderland (2005)

Toegevoegde waarde in miljoenen euro per Greenport en totalen*[18]

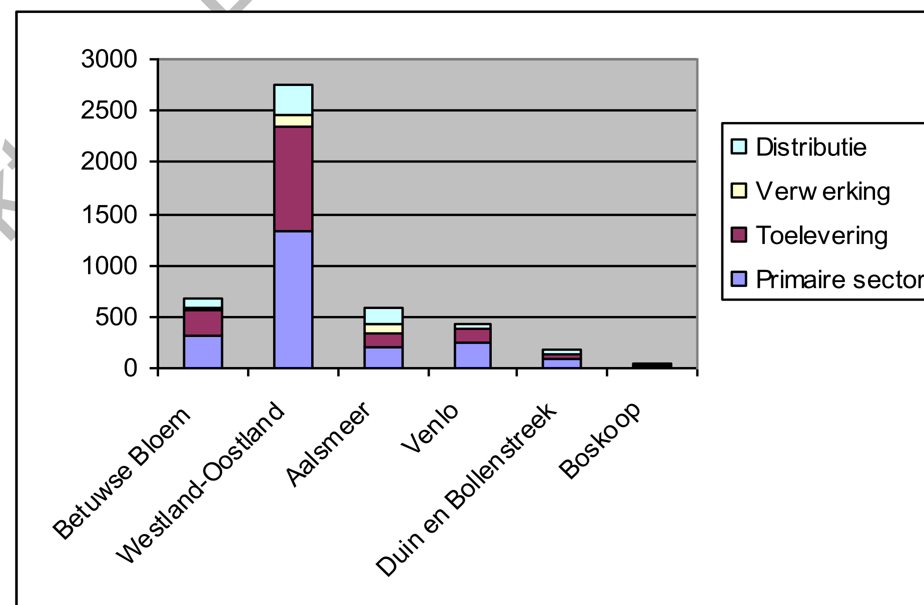
	Westland-Oostland	Aalsmeer	Venlo	Duin en Bollenstreek	Boskoop	GP Totaal	NL totaal
Primaire sector	1320	210	255	85	25	1895	3540
Toelevering	1025	130	125	55	10	1345	1615
Verwerking	110	85	nihil	nihil	nihil	195	200
Distributie	290	160	45	45	10	550	715
Totaal	2745	585	425	185	45	3985	6070

* excl. fruit en paddenstoelen

Vergelijking van de Betuwse Bloem met andere Greenports

- De clusters van Betuwse Bloem zijn relatief groot (maar geografisch verspreid)
- Toelevering en de primaire sector hebben een zeer groot aandeel in toegevoegde waarde
- Verwerking en distributie (groothandel, veilingen en logistiek dienstverleners) zijn ondervertegenwoordigd in de ketens o.a. door veel directe levering
- De totale TW van de tuinbouwsector in Nederland bedraagt ***6070*** miljoen Euro

Toegevoegde waarde in miljoenen euro per Greenport [19] [20]



[18] Bron: Greenports Stappen Vooruit, Greenport Holland, berekening verstrekt door LEI juni 2009

[19] Bij Betuwse Bloem zijn de kenmerkende fruitcluster en het paddenstoelencluster tevens opgenomen in de toegevoegde waarde cijfers. Indien deze niet worden meegenomen bedraagt de toegevoegde waarde 490 miljoen euro

[20] Bron: Greenports Stappen Vooruit en LEI

6.3.3 *Duurzame energievoorziening*

De provincie streeft met haar gebiedspartners naar energieneutraliteit in 2050. Voor 2020 streeft de provincie naar 14% hernieuwbaar en 20% besparing. Om de 14% hernieuwbaar te halen, was de aanvankelijke taakstelling van 210 MW wind voldoende (overigens wordt de 14% niet alleen met wind gehaald, wind is één component naast biogas, zon etc.). De wind-doelstelling is opgehoogd naar 230 MW om de nationale winddoelstelling te halen. De zoeklocaties worden t.z.t. aangegeven in de provinciale Omgevingsvisie. Op dit moment wordt met betrokken gemeenten overlegd, waar ruimte is en waar mogelijke locaties zich bevinden. De transportassen in het Rivierengebied bieden veel mogelijkheden voor combinatie met besparing en opwekking van hernieuwbare energie (ca.100 km lengte). Er zijn diverse (private) initiatieven voor wind-, zonne-energie, mestvergisting en warmte-koudeopslag langs de A15 corridor. Via het project de 'Duurzame Transportcorridor Betuwe' (DTB) geeft de provincie invulling aan het verduurzamen van transport en logistiek via energiebesparing en benutten van hernieuwbare energie, met daarbij een goede ruimtelijke inpassing of impuls. Het project zet in op circa 10 icoonprojecten waarbij ook het Rijk betrokken is (o.a. ProRail, Rijkwaterstaat en DLG).

6.4 Versterking en benutten corridors

6.4.1 *Verbeteren bevaarbaarheid Waal*

De vervoerscapaciteit van de Waal wordt op dit moment nog niet volledig benut. Echter, de verwachting is dat de bevaarbaarheid van de Waal de komende decennia zal afnemen. Door bodemerosie en lage waterstanden in droge perioden komen kabels en leidingen bloot te liggen die de – over het algemeen diepliggende- scheepvaart kunnen hinderen. Ook wordt op termijn de aansluiting tussen de Waal en de aangrenzende sluizen een probleem.
Mogelijke maatregelen worden onderzocht. Daarbij wordt zo veel mogelijk synergie gezocht met waterveiligheidsopgaven, ontwikkel- en natuuropgaven.

6.4.2 *Beter benutten Betuweroute*

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gaat uit van een zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute, mede om de overlast van het goederenvervoer in Oost-Nederland zoveel mogelijk te beperken. Om de capaciteit op dit spoor ook in Duitsland te garanderen, is de aanleg van een derde spoor in Duitsland van belang. In Rivierenland gaat het om de aanleg van de goederenboog bij Meteren.

6.4.3 *Doorstroming A15*

Door het beperkt aantal rivierkruisingen gebruikt zowel het (inter)nationaal als het Regionaal verkeer de A15. Door het hoge aandeel vrachtauto's ontstaat colonnevorming tussen de knooppunten Deil (A2) en Ressen (A325). Zowel ten westen als ten oosten van dit wegvak vinden verkeersdruk verhogende ontwikkelingen plaats (realisatie 2de Maasvlakte, verbreding A2 en A50, doortrekking A15). Het handhaven van de kwaliteit van de doorstroming op de A15 is een gezamenlijke opgave van Rijk en regio.

6.4.4 *Realiseren overslagpunten*

In het Rivierengebied liggen de verschillende modaliteiten (weg, water, spoor) dicht bij elkaar. Dit biedt kansen voor overslag. Overslagpunten dragen bij aan een betere benutting van bestaande infrastructuur én de regionale economie. De Gelderse ambitie is om containers in de regio "aan land" te krijgen en er voor te zorgen dat de assemblage hier gebeurt en niet in het buitenland. Concrete kansen zijn: uitbreiding haven BCTN-Nijmegen (water/weg), realisatie Containerterminal bij Tiel (water/weg, op bedrijventerrein Medel en mogelijk in de toekomst -na 2020- bij Biezenburg), realisatie Rail Opstappunt bij Valburg (spoor/weg). Deze ontwikkelingen zijn van invloed op het gebruik van de corridors. Afstemming hierover tussen Rijk, regio en bedrijfsleven is gewenst.

6.5 Wateropgave: bescherming tegen overstromingen

6.5.1 Deltaprogramma: Strategie ontwikkelen

In het economisch “kerngebied” in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de regio Food Valley, de Betuwe en de Bommelerwaard is de maatschappelijke en economische schade hoog in geval van een overstroming. In het MIRT-onderzoek Deltaprogramma rivieren ontwikkelen Rijk en regio gezamenlijk een strategie om de wateropgave te realiseren in samenhang met andere belangen. Het gebiedsontwikkelingsprogramma WaalWeelde richt zich daarbij op de Waal. In WaalWeelde wordt de waterveiligheidsopgave integraal opgepakt met natuurontwikkeling, behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit èn economische impulsen voor de periode tot 2100. De uitkomsten van dit programma worden betrokken bij de formulering en besluitvorming over de Deltabeslissingen in 2014. Vervolgens kan worden uitgewerkt welke MIRT onderzoeken en verkenningen zinvol zijn.

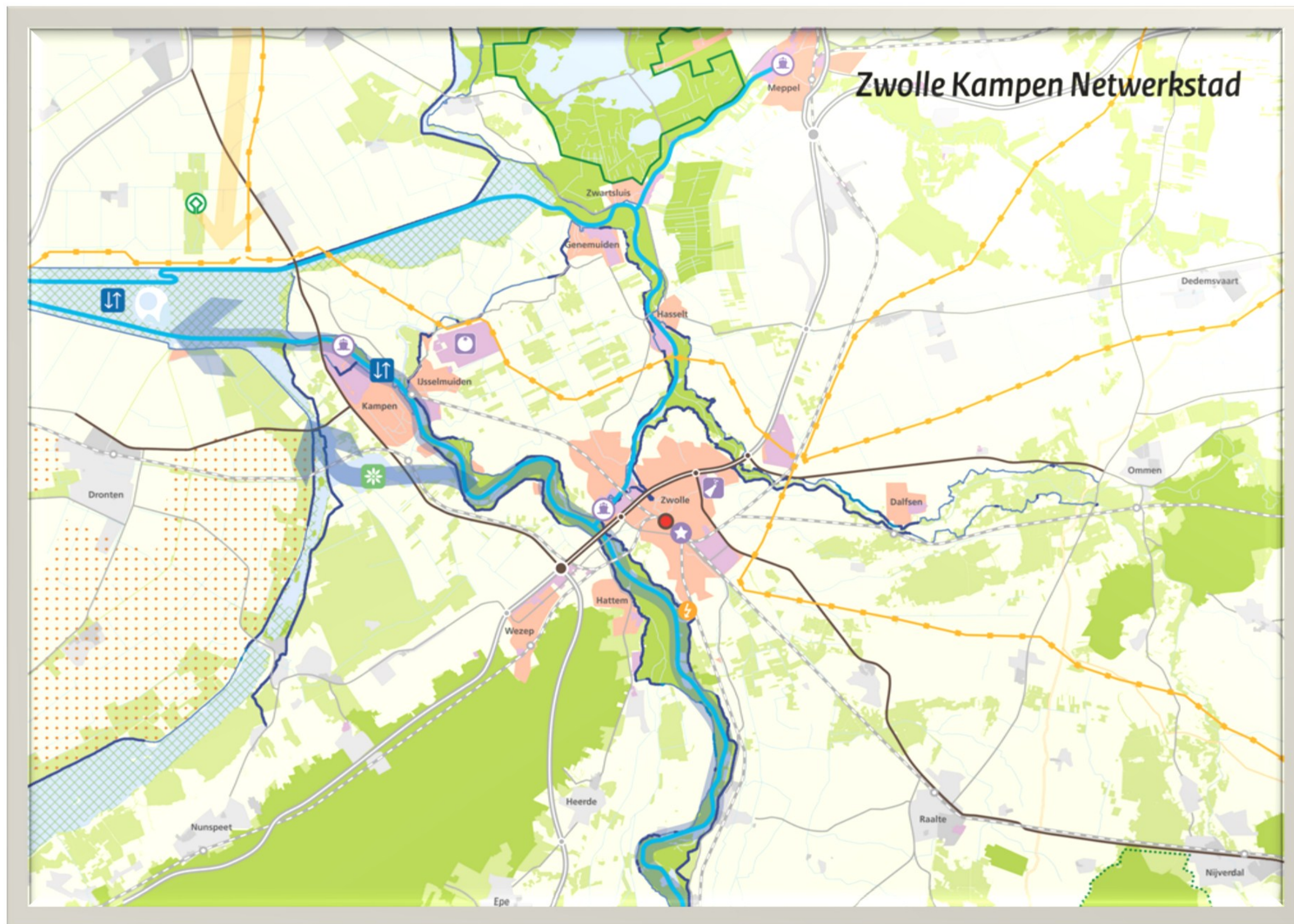
6.5.2 WaalWeelde: tools voor de gebiedsregisseur

De provincie Gelderland is gebiedsregisseur van het programma WaalWeelde.
Plannen worden van onderop in samenwerking met de regio ontwikkeld. Naast het vergroten van de veiligheid tegen overstromingen, óók na 2015, worden kansen en mogelijkheden in het kader van onder meer landschap, natuur, recreatie en bedrijvigheid meegewogen in de visie voor de uiterwaarden van de Waal. Door deze integrale aanpak ontstaat er bovendien meer draagvlak voor de benodigde ingrepen langs de rivier. Het programma WaalWeelde is uitgegroeid tot een breed samenwerkend netwerk met een robuust bestuur en programmateam.
Deze regierol wil de provincie versterken. De provincie streeft naar een programmatische aanpak waarin beleidsontwikkeling, uitvoering en beheer samenkomen. Zo voedt WaalWeelde de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma Rivieren. In de uitvoering versterken de expertise van de provincie en Rijkswaterstaat elkaar. Door natuurontwikkeling en -beheer beter af te stemmen op het rivierbeheer kunnen veiligheidsdoelen en natuurdoelen beide worden gerealiseerd en kosten voor beheer en onderhoud worden beperkt. Rijk en regio (provincie, regio en gemeenten) werken de mogelijkheden voor benutting en inzet van overheidsgronden in een casus concreet uit. Basisgedachte is dat overheden bepalen welke grondposities essentieel zijn voor de realisatie van WaalWeelde en deze gronden te behouden. Daarnaast wil de provincie bevorderen dat de overheden hun gronden zo beheren of inzetten, dat realisatie van maatschappelijke doelen wordt gestimuleerd.



Fact and Figures Rivierengebied

Inwoneraantal:	253.333 (alleen Regio Rivierenland), verdeeld over 10 gemeenten, waarvan 4 grotere kernen (Tiel (41527), Geldermalsen (26332), Culemborg (27637) en Zaltbommel (26767)
Bevolkingsgroei: (in % p/j 2013-2015)	0,2 (landelijk 0,4)
Beroepsbevolking:	119.000
Werkgelegenheid:	117.000
Werkgelegenheidsgroei: (in % p/j 2013-2015)	0,8 (landelijk 0,4)
Werkgelegenheidsstructuur:	Van oudsher heeft de economische structuur in Rivierenland een zwaarder accent op agrarische en industriële activiteiten. De zakelijke dienstverleningen en de vervoerssector zijn in Rivierenland echter snelgoeiende activiteiten, waardoor de structuur breder is geworden. Het zwaartepunt van de activiteiten in de landbouw ligt in Rivierenland op de groeisegmenten tuinbouw en glastuinbouw. Door de geografische ligging en goede multimodale ontsluiting is Rivierenland een gewilde locatie voor (landelijke) distributie en groothandelsactiviteiten. De logistieke sector (groothandel en transport) is uitgegroeid tot een belangrijke economische activiteit met 20% van de totale regionale werkgelegenheid. Het is een van de snelst groeiende regio's van Nederland.
Opleidingsniveau beroeps-bevolking 2007-2009: (totaal is 100%)	Regio Rivierenland: 26% laag onderwijsniveau, 47% middelbaar onderwijsniveau en 27% hoog onderwijsniveau. *Ter vergelijking de Stadsregio: 21% laag, 38% middelbaar en 41% hoog opleidingsniveau*
Natuur:	Natura 2000: de uiterwaarden langs de Maas, Waal en Nederrijn
Deelnemende gemeenten:	Buren, Culemborg, Druten, Geldermalsen, Lingewaal, Maasdriel, Neder-Betuwe, Neerijnen, Tiel, West Maas en Waal.
Windenergie:	Grootschalige transportassen (ca 100 km) bieden mogelijkheden voor combinaties met duurzame energie. Nu al veel ontwikkelingen langs A15 (wind, zonne-energie, mestvergisting en warmte-koudeopslag). Wind gerealiseerd 14 MW. Opgave: 40 MW.



Zwolle Kampen Netwerkstad
Meppel
Zwartsluis
Genemuiden
Hasselt
Dedemsvaart
IJsselmuiden
Kampen
Dronten
Zwolle
Dalfsen
Ommen
Hattem
Wezep
Heerde
Raalte
Nunspeet
Nijverdal
Epe

7 Zwolle Kampen Netwerkstad

7.1 Kenmerken

Zwolle-Kampen Netwerkstad is het centrum van een groot voorzieningengebied en fungeert als scharnier tussen de Randstad en de noordelijke helft van Nederland. Zwolle Kampen Netwerkstad ligt in de delta van de rivieren IJssel en Vecht, omringd door het nationaal landschap IJsseldelta en de nationale parken de Wieden en de Weerribben, de Veluwe en de Sallandse Heuvelrug. Door de goede bereikbaarheid in combinatie met een aantrekkelijke leefomgeving bieden de Hanzesteden Zwolle en Kampen met hun historische binnensteden een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen, dat sinds jaren in de top vijf staat van gemeenten met beste economische prestaties (2013 tweede plaats). De regionale economie kent een brede basis en huisvest ondernemingen en instellingen zoals Wehkamp, Achmea, Scania en de Isala Klinieken (grootste niet-academische ziekenhuis van Nederland). De strategische ligging en multimodale ontsluiting via weg (A28/A50) spoor (tweede spoorwegknooppunt van Nederland) en water (IJssel, Vecht) brengt een groeiende pendel met zich mee en daarnaast verwacht het gebied de komende decennia een groei van inwoners en arbeidsplaatsen. [21]

7.2 Hoofdopgaven

- Economische structuurversterking door het versterken van de centrumfunctie van Zwolle Kampen Netwerkstad en aandacht voor bereikbaarheid.
- Waterveiligheid: (Rijk en regio) en ruimtelijke kwaliteit (regio). De dichtbevolkte stedelijke gebieden langs de IJssel beschermen tegen hoog water in combinatie met de inpassing van infra-structuur, realiseren van nieuwe woon-milieus, bedrijvigheid, natuurontwikkeling en landbouw.

7.3 Economische structuurversterking

Versterken van de centrumfunctie van Zwolle Kampen Netwerkstad

Om de centrumfunctie van Zwolle Kampen Netwerkstad te verbeteren kiezen Zwolle, Kampen en de provincie op dit moment met name voor het verbeteren van de bereikbaar-heid, ontwikkeling Spoorzone Zwolle en Zuiderzeehaven Kampen. In de strategische verkenning ZKN 2040, die is aangeboden in het BO-MIRT van 2011, is gekozen voor een zestal, dat de regio gezamenlijk gaat aanpakken[22].

Bereikbaarheid

De groeiende pendel zet de bereikbaarheid van met name Zwolle verder onder druk. Een goede bereikbaarheid is voor de economische ontwikkeling van het gebied van belang. Gezien de vervlechting van het hoofdwegen-net en het regionaal/stadswegen-net is en wordt hierin door Rijk, provincie en gemeenten apart dan wel gezamenlijk geïnvesteerd. Daarbij gaat het onder meer over de bereik-baarheid van de A28 corridor/ ring Zwolle, N340 Zwolle-Hardenberg, N307 Kampen-Lelystad, Kamperlijn en de N35 Zwolle-Wijthmen. Tevens wordt er in het kader van het landelijke project Beter Benutten een project uitgevoerd die onder andere inzoomt op de participatie van het bedrijfsleven in de regio bij de vermindering van het autoverkeer in de spits. Ook een versterking van de verbin-ding met de Netwerkstad Twente is van belang.

---

[21] Atlas van Nederlandse gemeenten, 2012

[22] Zwolle-Kampen Netwerkstad: schaalsprong in de IJssel-Vechtdelta, oktober 2011

Polymer Science Park Zwolle

In aansluiting op het krachtige bereikbaarheidsprofiel heeft ZKN de ambitie de huidige kennisinfrastructuur sterker te maken en nog meer tot waarde te brengen met het bedrijfsleven. In het stimuleren van innovatie, vernieuwend ondernemerschap en kennisvalorisatie heeft Kennispoort Regio Zwolle een centrale rol. Overheden, kennisinstellingen en ondernemers investeren tot 2015 minimaal € 2,7 mln. in Kennispoort. Als resultaat van de verstevigde samenwerking van de vier O's geldt het Polymer Science Park (PSP) in Zwolle. Het PSP is een open innovatiecentrum voor toegepaste kunststoftechnologie dat focust op onderzoek naar (high)performance polymeren. Het in maart 2012 geopende PSP is een initiatief van Provincie Overijssel, gemeente Zwolle, de bedrijven DSM Resins BV, Wavin BV, Van Wijhe Verf BV en overheidsinstellingen UT Twente, Hogeschool Windesheim en ROC Deltion College . Mede gezien de noodzakelijke aanwas van technici in de regionale kunststofindustrie, wordt met dit open innovatiecentrum de kruisbestuiving tussen onderwijs en het bedrijfsleven geoptimaliseerd. Zwolle en de omliggende regio lopen voorop als het gaat om innovaties op het gebied van kunststoffen en leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan de topsector HTSM.



Foto: Aart Kind

Op een aantal gedeelten van de rijksweg N35 van Zwolle naar Almelo zijn en worden met name door forse regionale bijdragen verbeteringen aangebracht om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. De decentralisatie van de treindienst Zwolle-Wierden per december 2014 staat vrijwel vast. Hierbij wordt door de provincie de mogelijkheid van elektrificatie onderzocht. Voor de Kamperlijn wordt binnenkort een besluit over elektrificatie en de aanleg van nieuwe haltes genomen.

De provincies Flevoland en Overijssel onderzoeken de mogelijkheden om de N307 (richting Dronten en Lelystad) op termijn op te waarderen naar een 100 km/uur-weg.

In Zwolle wordt gewerkt aan extra capaciteit van het spoor (sporen en transfer), waarbij tevens wordt gelet op verbetering van de reistijden en aansluiting van regionale spoorlijnen (project Zwolle Spoort).

Spoorzone Zwolle
Met de ingebruikname van de Hanzelijn is een snelle verbinding tussen Zwolle en Almere en met de Noordvleugel van de Randstad ontstaan. Zwolle heeft nu een spoorverbinding met acht verschillende verbindingen, het op een na hoogste aantal verbindingen van de stations in Nederland. Doel van de ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle is de groei van het bovenregionale vervoersknooppunt waarbij in het gebied een clustering ontstaat van (bovenregionale) stedelijke voorzieningen Ten aanzien van de multimodale bereikbaarheid wordt gewerkt aan dubbelzijdige bereikbaarheid van het station en een verbeterde overstapfunctie op andere vormen van vervoer, auto's, fietsen en stads- en regionaal OV. Daarnaast omvat de Spoorzone Zwolle een groot gebied met voormalig spoorbonden bedrijvigheid en rijksvastgoed dat voor herontwikkeling in aanmerking komt, door een mix van bedrijven en kantoren, startersfaciliteiten, onderwijs met bijbehorende horeca en voorzieningen. De provincie Overijssel en de gemeente Zwolle investeren de komende jaren ieder 45 miljoen euro in de Spoorzone .

Duurzaamheid en energietransitie
Zwolle Kampen Netwerkstad wil zich onderscheiden door een hoge sociale, economische en ruimtelijk-fysieke kwaliteit. Duurzaamheid dient daarbij als leidend ontwikkelingsprincipe, dat op een gestructureerde wijze wordt ingezet in ontwikkelingsplannen. De gemeentelijke doelstellingen op dit vlak zijn ambitieus. Ook de ondernemers en hun activiteiten kenmerken zich door een grote gerichtheid op duurzaamheid. Zij beschouwen het als hun maatschappelijke verantwoordelijkheid om bij te dragen aan hoogwaardige werkgelegenheid, een goed milieu en ruimtelijke kwaliteit. Illustratief is de innovatieve glastuinbouw in de Koekoekspolder, waar recentelijk een grootschalig aardwarmtesysteem in gebruik is genomen. De overtuiging dat duurzaamheid de lokale economie versterkt wordt in ZKN breed gedragen. De netwerksteden werken daartoe ook nauw samen met de omliggende regio.

7.4 De wateropgave

Zwolle, Kampen en omgeving hebben in het waterbeheer een scharnierfunctie tussen het hoofd- en regionale watersysteem, waar nationale en regionale opgaven in de Deltaprogramma's rivieren, IJsselmeer, veiligheid, nieuwbouw & herstructurering en hoge zandgronden samenkomen. De directe verbinding met IJssel en IJsselmeer maken Zwolle en Kampen kwetsbaar voor veranderingen in het waterpeil van het hoofdsysteem. Door het samenkomen van regionale en landelijke opgaven kunnen gezamenlijke maatregelen worden genomen. Zo kan door het nemen van maatregelen in het regionale systeem de afvoer naar het hoofdsysteem worden beperkt en draagt de regio bij aan de veiligheid in haar eigen delta.

Strategische verkenning ZKN: schaalsprong in de IJsselvechtdelta

Eind 2011 is de Strategische Verkenning ZKN 2040 vastgesteld en gepresenteerd in het BO-MIRT. Doel van deze verkenning was de strategische vraag beantwoorden hoe Zwolle Kampen Netwerkstad haar centrumfunctie ook in de toekomst kan vervullen en versterken. Dit leverde de volgende strategie op:

- Profiteren van de strategische ligging;
- blijven inzetten op regionale bereikbaarheid;
- wateropgave benutten als kans;
- profileren als innovatieve vestigingsplaats.

Op basis hiervan is een werkprogramma voor de komende jaren opgesteld met een doorkijk naar 2040. Gezien de economische situatie zijn keuzes gemaakt en een zestal vliegwielprojecten benoemd: Spoorzone Zwolle, Zuiderzeehaven Kampen, Binnenstad Zwolle en rand eromheen, Binnenstad Kampen/Kop van Spoorlanden, Voorsterpoort Zwolle en Polymere Science Park. De insteek van de strategische verkenning en het werkprogramma sluit goed aan bij de Gebiedsagenda Oost: keuzes maken, werk met werk maken waar mogelijk en projecten voor de langere termijn zorgvuldig voorbereiden en financieren.

Zuiderzeehaven Kampen

De Zuiderzeehaven biedt mogelijkheden om de economische positie van de Havenregio Zwolle /Kampen/Meppel verder te versterken en nieuwe werkgelegenheid voor de regio te creëren met watergebonden bedrijvigheid. Dit mede door de samenwerking met de containerterminal in Meppel. De doorontwikkeling van de Zuiderzeehaven betekent verdere economische structuurversterking (zie bijvoorbeeld de vestiging van scheepsmotorenfabrikant Wärtsilä). De vervoerscapaciteit van schepen is mede afhankelijk van de beschikbare infrastructuur. De bereikbaarheid van de haven wordt verbeterd door de vervanging van de keersluis bij Zwartsluis door een schutsluis in de vaarweg IJsselmeer-Meppel. De Zuiderzeehaven is aangelegd met een diepgang van 4,5 meter, en daarmee geschikt voor schepen tot vaarklasse Vb. De regio hecht daarom veel belang aan de verdiepte vaargeul Harlingen-Meppel en de vergroting van de capaciteit van de Lorentzsluis en bij Kornwerderzand.



Foto: John Davids

Programma Ruimte voor de Rivier
Binnen het programma Ruimte voor de Rivier werken Rijk en regio gezamenlijk aan diverse projecten bij Zwolle, Kampen, Deventer en Zutphen (integrale ontwikkeling IJsselsprong). Op het traject tussen Zwolle en Kampen gaat het om de gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid in combinatie met zomerbedverlaging van de beneden IJssel. Hiervoor is in 2012 een projectbesluit genomen, waarmee de overgang van de planstudiefase naar de realisatie wordt gemarkeerd. Binnen dit project wordt ruimte voor de rivier (bypass Kampen, zomerbed-verlaging) samen met een aantal andere ruimtelijke opgaven gerealiseerd, bijvoorbeeld capaciteitsvergroting van de N307 en inpassing van de Hanzelijn inclusief nieuw station Kampen Zuid, nieuwe natuur, woningbouw en recreatieve voorzieningen).

Met zomerbedverlaging en de aanleg van de bypass wordt voldaan aan de korte termijn opgave (2015) van het programma Ruimte voor de Rivier, maar wordt tevens geanticipeerd op de opgave voor de lange termijn (2050-2100).

Gebiedsontwikkeling IJssel-Vechtdelta
Bij deze gebiedsontwikkeling worden korte termijn oplossingen met lange termijn oplossingen verweven (adaptief Deltamanagement). In het programma IJssel-Vechtdelta staan een flexibel IJsselmeerpeil, hogere rivierafvoeren en aanpassing van de veiligheidsnormering centraal. De uitkomsten van dit programma worden betrokken bij de formulering en besluitvorming over de Deltabeslissingen in 2014. Na de Deltabeslissingen kan worden uitgewerkt welke MIRT onderzoeken en verkenningen zinvol zijn. Er worden combinaties gezocht met rijksdoelen die voortkomen uit de Kaderrichtlijn water en Natura 2000 en (technische) innovaties binnen de water- en deltatechnologie. De zoektocht naar oplossingen krijgt een stevige verankering in de regio en zo kan het Deltaprogramma putten uit de praktijkervaring in het programma IJssel-Vechtdelta. In de Vechtcorridor, die onder invloed staat van het waterpeil in de IJssel en het IJsselmeer, zet de regio in op natuur (Natura 2000/EHS) en een natuurlijke inrichting van de rivier (KRW). De ervaringen in de Vechtcorridor worden in het programma IJssel-Vechtdelta betrokken.
Ruimte voor de Vecht is een gebiedsontwikkeling/samenwerkingsverband tussen gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties in het Vechtdal onder regie van de provincie Overijssel. Het doel van de gebiedsontwikkeling is het garanderen van de waterveiligheid, regionale sociaaleconomische ontwikkeling en het integraal realiseren van natuuropgaven in het Vechtdal. De gebiedsontwikkeling kent een scala aan integrale (infrastructurele) projecten in en langs de rivier de Vecht.

Facts and figures Zwolle Kampen Netwerkstad

Inwoners:	123.000 (Zwolle), 51.000 (Kampen).
Kernen:	Zwolle en Kampen. Verzorgingsgebied Zwolle/Kampen: 600.000 inwoners.
Arbeidsplaatsen:	Werkgelegenheid januari 2012 108.500 arbeidsplaatsen. Groei werkgelegenheid ZKN 1998-2012 35% (NL 18%).
Topsectorcluster:	Kansrijke clusters aansluitend bij het topsectorenbeleid: Hightech Specilized Materials (HTSM) – Polymer Science Park, Healthcluster Oosterenk in samenwerking met Isala Klinieken, Agrofoodcluster Regio Zwolle (Koekoekspolder).Tweede kunststof regio van Nederland qua werkgelegenheid.
Economie:	Bureau Louter/ Elsevier 2013: top 2 gemeenten met beste economische prestaties. Top 1 Regio Zwolle, best presterende economische regio.
Economische toppers:	Wehkamp, Achmea, Scania, Wärtsilä.
Kennisinstellingen:	Protestanse theologische Universiteit (Kampen), Hogeschool Windesheim, Gereformeerde Hogeschool Zwolle, Katholieke Pabo, Hogeschool voor de Kunsten (Artez).
Medisch:	Isala klinieken (grootste niet-academische ziekenhuis van Nederland).
Opleidingsniveau:	Boven het Nederlands gemiddelde (Atlas voor de Gemeenten, Bureau Gerard Marlet).
Intercitystation:	Zwolle (tweede spoorwegknooppunt van Nederland).
Cultuur:	historische Hanze (binnen) steden, museum de Fundatie, stedelijke musea Zwolle en Kampen.
Natuur en Landschap:	Mastenbroekenpolder (nationaal landschap), IJsselvallei, Vechtdal, Vreugderijkerwaard, nabijheid Veluwe en Salland.


Stedendriehoek Apeldoorn-Zutphen-Deventer
Heerde
Epe
Vaassen
Apeldoorn
Twello
Deventer
Nijverdal
Rijssen
Zutphen
Warnsveld
Lochem
Eerbeek
Brummen
Dieren
HOV

8 Regio Stedendriehoek

8.1 Kenmerken

De regio Stedendriehoek is een dynamisch woon-, werk- en leefgebied. Nationaal en internationaal belangrijke vervoersaders doorkruisen het gebied (A1, A50, De Berlijn- en IJssellijn, IJssel en Twentekanalen) en vormen een belangrijk schakelpunt in de verbinding tussen de stedelijke regio's in het oosten en tussen de Randstad, Oost-Nederland en Oost-Europa.

De Stedendriehoek heeft een veelzijdige, brede economie, mede door de goede, multimodale bereikbaarheid. Vrijwel alle sectoren zijn goed vertegenwoordigd, zonder dat bepaalde bedrijven of branches een dominante positie innemen. Accenten zijn zakelijke dienstverleners in Deventer en administratieve en recreatieve functies in Apeldoorn. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde heeft de regio Stedendriehoek een sterke maakindustrie (11% respectievelijk 14%). Deze maakindustrie is nauw verbonden met diverse economische topsectoren in omliggende regio's (Twente, Arnhem Nijmegen). Hierdoor leidt nieuwe kennis tot innovatieve diensten en producten.
De Stedendriehoek wil haar maakindustrie toespitsen op producten en diensten vanuit CleanTech. Daarnaast wordt ingezet op de opschaling van innovaties in duurzame energie.
De bovengemiddelde exportpositie en de vestiging van vele internationale ondernemingen onderstrepen de verknoping van de regio in (inter)nationaal verband.[23]
Een belangrijke gezamenlijke opgave is het versterken van het vestigingsklimaat. Partnerschap is hierbij nodig met oog op synergie in investeringen in (rijks)infrastructuur en de bestuurlijke complexiteit in verband met de ligging in twee provincies.

8.2 Hoofdopgaven

- Economische structuurversterking door betere aantakking van de economische kerngebieden op de A1;
- Wateropgave: Klimaatbestendige IJsselvallei.

8.3 Economische structuurversterking

Voor het behoud en versterking van de economische structuur is een goede multimodale bereikbaarheid van de Stedendriehoek een van de belangrijkste factoren. Dit geldt zowel voor de oost-west (m.n. A1 corridor) als de noord-zuid-verbindingen. De stedendriehoek ligt op het kruispunt van het Nationaal Kernnet Logistiek (oostwest A1 meets noordzuid A50).
Dit kruispunt behoeft blijvende aandacht om ervoor te zorgen, dat de doorstroming op de A1 corridor niet in gevaar komt.

Weg
Aan de capaciteitsverruiming van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo wordt op dit moment gewerkt. Doel van de verbreding van de A1 is het duurzaam en toekomstvast verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1. Daarnaast draagt een robuuste verbinding via de A1 bij aan de bereikbaarheid van de Stedendriehoek en vermindert hierdoor de druk op de regionale wegen in deze regio. Door de afname van deze verkeersdruk verbetert de leefbaarheid langs deze regionale wegen.
De regio (provincies Gelderland en Overijssel en de regio's Twente en *Stedendriehoek*) draagt vanwege deze dubbele doelstelling dan ook voor een aanzienlijk deel bij (25%) aan cofinanciering van de capaciteitsuitbreiding.
Om de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de A1 zone te vergroten richt de aandacht zich ook op het verbeteren van de aantakking van deze gebieden op de A1 (ruimtelijke inrichting).

[23] Atlas van Nederlandse gemeenten, 2012

Stadsassen: samen werken aan de innovatie van werken

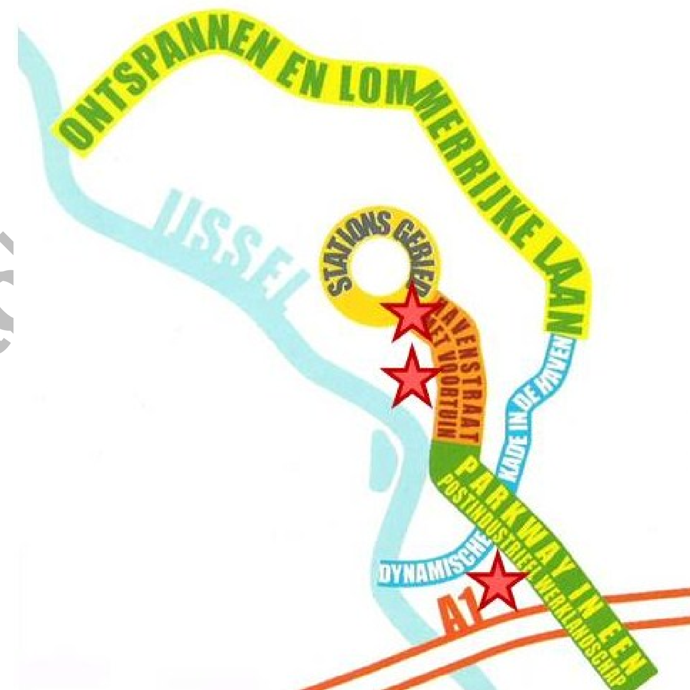
De stadsassen verbinden de internationale transportas A1 met de aanliggende economische kerngebieden en de stationsomgevingen van Apeldoorn en Deventer. De projecten stadsassen staan voor innovatie van (werk)functies. In Apeldoorn en Deventer loopt een project Stadsas.
Het project Stadsas Deventer wordt hieronder toegelicht aan de hand van drie plekken (zie de sterren op de afbeelding).

Vlak bij de A1 ligt de locatie van AKZO Nobel. Naast de productie-functie is dit één van de zes global R&D centres van AKZO Nobel. Er werken 200 research medewerkers, 40% van de R&D in Nederland gebeurt hier. In het project Stadsassen is een gemeenschappelijke gebiedsontwikkeling opgezet, die de ruimte biedt voor de verdere uitbouw van R&D maar ook de betekenis voor de stad vergroot.

Iets verderop aan de Stadsas bevindt zich de locatie Havenkwartier. Dit gebied is broedplaats voor vernieuwing. Ondertussen zijn hier 130 startende MKB-bedrijven gevestigd uit de sectoren creatieve industrie, duurzame techniek en moderne ambachten.
Er zijn ‘ondernemerskavels’ in de verkoop. Deze gebiedsontwikkeling volgens het “Vlaams model” leidt tot nieuwe samenwerking, nieuwe producten en diensten.

De Stadas eindigt op de grens met de stationsomgeving en de binnenstad. De uitwisseling tussen productie, advies en onderwijs vindt hier plaats. Hier werkt Deventer aan de ontwikkeling van een kennisstrip (Hogeschool Saxion, diverse advies- en ingenieursbureaus).

De stadsas is de drager voor economische ontwikkeling en vernieuwing. In nieuwe samenwerkingsvormen gaan economische en fysieke vernieuwing hand in hand.



Verbeteren van de aantakking is mogelijk door middel van stadsassen (Apeldoorn en Deventer) én verbeteren van de aansluiting van de provinciale wegen N345, N348 (Zutphen) op de A1. Het gaat hierbij naast infrastructuur-opgaven om vernieuwing- en transformatie.

Zo wordt het onderliggend wegennet verder versterkt en worden maatregelen genomen om de verschillende vervoersassen beter te benutten. Voor de rijks)wegen (A1 corridor en A50) ziet de Stedendriehoek kansen voor betere benutting van de bestaande infrastructuur.
De regio is hierover in gesprek met het Rijk voor deelname aan het rijksprogramma Beter benutten (samenhang onderliggend wegennet met het hoofdwegennnet). Een dergelijk kader is nodig om Rijk, regio en bedrijfsleven gericht samen te laten werken aan een bereikbare regio en goed functionerende internationale corridors.

Spoor en leefbaarheid
Bij het spoor wordt het concept van voorstadhaltes verder uitgebreid en het bestaande netwerk beter benut.

Een andere opgave ligt bij het verbeteren van de noord-zuid verbinding per openbaar vervoer, bijvoorbeeld door het verhogen van de frequentie op de lijn Zwolle-Zutphen-Nijmegen-Den Bosch zou een robuust netwerk ontstaan tussen de verschillende stedelijke netwerken.
De groei van het goederenvervoer over het spoor en de plannen van het Rijk voor het spoorboekloos reizen hebben grote gevolgen voor de bewoners van de Stedendriehoek (en Oost-Nederland) die aan- of in de directe nabijheid van het spoor wonen. De regio heeft grote zorgen over het aantal goederentreinen qua veiligheid en leefmilieu. Daarom dringt ze bij het Rijk aan op zorgvuldige besluitvorming en beslissingen te nemen die toekomst-bestendig zijn. Het Rijk moet over de precieze invulling en fasering hiervan nog een besluit nemen.

Luchtvaart
De provincie Gelderland gaat in overleg met partners de mogelijkheden en condities voor de uitbreiding van vliegveld Teuge in beeld brengen. Dit naar aanleiding van uitbreiding van het vliegverkeer van Schiphol naar Lelystad, waardoor verschuivingen optreden van behoeften naar mogelijk ook Teuge.

8.4 Wateropgave

Een belangrijke hoofdopgave is het realiseren van een klimaatbestendige IJsselvallei. Hierbij wordt de waterveiligheidsopgave verbonden met de economische ontwikkeling van de IJssel in het stedelijke gebied van Zutphen en Deventer.
De functie van de rivieren als vaarweg voor goederen wordt daarbij nadrukkelijk betrokken. De IJssel is van grote waarde voor het stedelijk gebied van Deventer en Zutphen en haar vestigingsklimaat.
Voor de invulling op de lange termijn liggen er in het gebied diverse mogelijkheden voor maatregelen, waarbij voor de flessenhals bij Zutphen de geul in de Tichelbeekse Waard een centrale rol inneemt. Binnen het Deltaprogramma wordt bezien of aanvullende maatregelen benodigd zijn. Of dit consequenties heeft voor het programma IJsselsprong Zutphen en/of de IJssel in het stedelijk gebied van Deventer wordt in 2014 duidelijk. Het is daarom van belang om bij de uitwerking van de waterveiligheidsmaatregelen een goede balans te vinden tussen maatregelen die de waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en de bedrijvigheid (scheepvaart) verbeteren.

Facts and figures Stedendriehoek

Inwoners:	413.000
Kernen:	Apeldoorn (157.000), Deventer (98.000) en Zutphen (47.000)
Arbeidsplaatsen:	ruim 170.000
Economie:	brede basis economie met speerpunten (maak)industrie en (zakelijke) dienstverlening.
Economische toppers:	Kluwer, Roto Smeets, Wegener (creatieve industrie), ,Wila, Den Hollander, Weweler, Auping (HTSM), R&D en productieplant AkzoNobel, Descol (chemie), Nefit, Remeha, Alliander (energie), sterke vertegenwoordiging advies- en ingenieursbureaus (Witteveen + Bos, Tauw, Arcadis, TNO, Goudappel Coffeng, DHV).
Natuur en Landschap:	Veluwe, uiterwaarden IJssel en landgoederen Brummen (Natura 2000), de Nationale Parken de Veluwe en de Graafschap. Afwisselend groen landschap: IJsseldelta, Veluwse hoogland, coulissenlandschap. De drie steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen zijn van elkaar gescheiden door een groen middengebied.

Bijlage 1 Op weg van opgave naar uitvoering

In de Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013 zijn de ambitie en de gezamenlijke opgaven van de partners in Landsdeel Oost en het Rijk beschreven. Vervolgens wordt het de kunst om oplossingen, maatregelen, (wetgevende) macht, (vastgoed)positie, kennis en ten slotte financiële middelen van betrokken partijen in te zetten om de gemeenschappelijke opgaven ook te kunnen uitvoeren.
Een integrale benadering, dus het meewegen van de belangen van alle partners, is nodig voor het genereren van goede en acceptabele oplossingen.
De provincies hebben de rol van gebiedsregisseur gekregen. Zij moeten ondernemend, verbindend en uitnodigend zijn. Dit vraagt helderheid over kaders en ruimte om in te springen op de actualiteit.
Vanuit het Rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het kader. Voor de mobiliteitsaanpak wordt de lijn die is ingezet met Beter Benutten voortgezet en uitgebreid. De update van de NMCA uit 2011 en de Bereikbaarheidsindicator vormen mede input voor het oplossen van bereikbaarheids-vraagstukken.

1 Vernieuwing MIRT

1.1 Veranderende context

In MIRT-verband zijn de samenwerkende overheden altijd gewend geweest om lange termijn afspraken te maken en het beschikbare budget te verdelen, ook als dit pas vijftien of twintig jaar later beschikbaar komt. De afgelopen jaren is het steeds lastiger gebleken om afspraken met een dergelijke lange tijdshorizon waar te maken.
De context is echter fundamenteel veranderd: zittende partijen hebben minder geld, de overheid is steeds minder de bepalende en initiërende partij en er ontstaan meer initiatieven bij burgers en marktpartijen. Ook komen er ontwikkelingen op ons af waarvan we de impact niet precies kennen. Dit is van invloed op de omvang van de opgaven en hoe en wanneer met welke maatregelen deze kunnen worden gerealiseerd.
In dit licht is het verstandig om op een flexibele manier te programmeren en te ontwikkelen en steeds kleine stapjes te zetten in de richting van de gezamenlijke ambitie. Hierdoor ontstaat ruimte om tijdig in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Daarbij zijn een stevig commitment en goede samenwerking tussen de diverse betrokken partijen van belang.

1.2 Andere manier van werken

Het bovenstaande vraagt om een nieuwe manier van werken met een focus op: samenwerking met andere partijen, adaptief programmeren én de inzet van andere instrumenten (Vernieuwing MIRT).
Daarbij worden de volgende principes gehanteerd

1) De ambities en opgaven staan centraal
2) Daar waar de opgave nog te abstract geformuleerd zijn, wordt de opgaven met de betrokken partners gezamenlijk verder verkend en gedefinieerd (kan in de vorm van een Mirt onderzoek zie 1.4)
3) Om van opgaven naar oplossingen te komen zoeken we ruimte en flexibiliteit om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende omstandigheden (adaptief programmeren zie 2). Dit krijgt vorm in een dynamische uitvoeringsagenda.
4) We zoeken de samenwerking met andere partijen om redenerend vanuit de opgave samen meer en creatievere oplossingen te

bedenken die per saldo minder geld kosten en meerdere partijen tevreden stellen (zie 1.3).

1.3 Andere oplossingen met andere partijen

Een belangrijke pijler van de vernieuwing van het MIRT is het samen met andere partijen zoeken naar (andere) oplossingen.
Voorbeelden hiervan zijn:

- Het benaderen van bereikbaarheidsopgaven vanuit de **5 i's** uit de Bereikbaarheidsaanpak; te weten innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en ten slotte investeren. Voor het spoor is de Lange termijn Spooragenda het traject waarlangs in 2013 een consistent en samenhangend programma voor het spoor wordt uitgewerkt. Het landsdeel wordt bij deze uitwerking betrokken.
- Het breder inzetten van aankoop, beheer en verkoop van **overheidsvastgoed** bij het realiseren van beleidsdoelen. Bij het Rijk komt dit tot uitdrukking in de rijksvastgoedportefeuillestrategie die momenteel wordt opgesteld. De mogelijkheden om rijksvastgoed in te zetten bij beleidsopgaven verschillen per regio. Om opgaven scherp te krijgen kan het nodig zijn om voor concrete regionale vraagstellingen een MIRT onderzoek uit te voeren.
- Het **koppelen van beheer en ontwikkeling** als nieuwe manier om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat biedt mogelijkheden bij zowel bebouwing als infrastructuur.
- Een meer **kleinschalige, gefaseerde aanpak**, ook met initiatieven van burgers en bedrijven als centrale spil.
- **Vraaggericht** in plaats van aanbodgericht werken.
- **Nieuwe bekostigingsmogelijkheden** zoals revolverende fondsen (bv het programma voor energiebesparing aan de eigen woning) of inzet van middelen van pensioenfondsen.
- Het aanpassen/inzetten van **regelgeving** op zowel nationaal als provinciaal en lokaal niveau. Zie bijvoorbeeld de Omgevingswet en de Crisis- en Herstelwet.
- Het beter benutten van de bestaande capaciteit en het vergroten van de capaciteit is onderdeel van de brede aanpak zoals wordt voorgestaan met de Bereikbaarheidsaanpak. Beter Benutten is onderdeel van het bredere Innovatie-spoor. Vergroting van capaciteit is ingebed in het Investeringsspoor. In het kader van dit spoor is de NMCA geactualiseerd en worden de Lange Termijn Spooragenda, Kernnet Logistiek, MIRT-onderzoeken en verkenningen, demografische en economische ontwikkelingen en veranderend mobiliteitsgedrag mede in de afwegingen betrokken. Naast Innoveren en Investeren omvat de aanpak tevens de sporen Informeren, Instandhouden en Inrichten. Bij het spoor Inrichten wordt naar de inzet van het ruimtelijk beleid en naar het instrumentarium ten dienste van de bereikbaarheid gekeken.

1.4 Samen(hangend) onderzoeken en realiseren

Voor het vinden van oplossingen is een goede probleemanalyse van de opgave noodzakelijk. Het opstellen van die probleemanalyse gebeurt in samenwerking tussen alle partijen die bij de opgave betrokken zijn. Ook het zoeken naar oplossingen gebeurt met direct betrokkenen en/of met partijen die een rol kunnen spelen bij de oplossing. Verschillende partijen kunnen daarbij de regie hebben, afhankelijk van waar het zwaartepunt ligt.

Een voorbeeld van dit soort samenwerking is het programma Beter Benutten waar Rijk, regio en private partijen samen werken aan het verminderen van files en het verbeteren van het milieu, ieder vanuit zijn eigen belang en verantwoordelijkheid.

Bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen is een brede blik van belang waarbij verder moet worden gekeken dan naar

de plek waar het probleem of de opgave zich voordoet. Een van de voorgestelde methodes is het uitvoeren van een breed MIRT-onderzoek. Daarbij wordt de hele 'keten' in kaart gebracht om een goed beeld te krijgen van het probleem en de mogelijke oplossingen. Zo ontstaat ook zicht op mogelijkheden om win-win situaties te creëren. Bijvoorbeeld door waterbeheerders vroegtijdig te betrekken bij alle ruimtelijke plannen die van belang zijn voor het waterbeheer. Of door het speelveld, waarnaar gekeken wordt, te vergroten door niet alleen naar een knelpunt in infrastructuur te kijken maar naar de ontwikkeling van het hele gebied.

Deze manier van werken kan ertoe leiden dat overheden soms een andere rol krijgen. Zij zullen niet meer standaard de oplossing (en het probleem) bepalen, maar zijn één van de partijen die bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen betrokken is. Overheden zullen zich meer gaan richten op het formuleren van een visie (wenkend perspectief i.p.v. een blauwdruk of eindbeeld), het schetsen van opties, het zorgen voor de juiste condities én het verbinden en combineren van oplossingen van andere partijen zodat meerwaarde ontstaat. Hierdoor krijgen burgers en bedrijven meer ruimte om initiatieven tot wasdom te brengen.

2 Adaptief programmeren: ambitie en opgaven centraal

Om flexibeler en meer inspelend op onzekerheden te kunnen programmeren kan gebruik worden gemaakt van een methode die we adaptief programmeren noemen.
Adaptief programmeren is een systematiek om ambities en abstract geformuleerde opgaven om te zetten in concrete (deel)opgaven om daar op het juiste moment de juiste stappen in te kunnen zetten en maatregelen aan te kunnen koppelen.
Adaptief programmeren bestaat uit zes stappen:

1. Het formuleren van een centrale ambitie die onderscheidend is tussen regio's en een wenkend perspectief schetst.
2. Het vertalen van de ambitie in concrete, meetbare opgaven. Een onderverdeling in tijdvakken (korte termijn, middellange termijn, lange termijn) kan daarbij helpen.
3. Het in kaart brengen van **onzekerheden**. Meestal zijn er maar een paar kernonzekerheden bij elke opgave die de bandbreedte van de omvang van de opgave bepalen. Gaat het bijvoorbeeld om mobiliteit, dan is het zaak rekening te houden met ontwikkelingen als economische groei, bevolkingsgroei en gedragsverandering op het gebied van mobiliteit. Voor water gerelateerde vraagstukken moet rekening worden gehouden met een combinatie van klimaat en sociaaleconomische ontwikkeling, en bij wonen met een combinatie van economische groei, demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de financiële markten.
4. Onzekerheden kunnen worden omgezet in nieuwe zekerheden door aan te geven wat **kantelpunten** zijn en op welke momenten er beslissingen moeten worden genomen. Kantelpunten kunnen zowel 'fysiek' als 'niet-fysiek' zijn.
5. Ondertussen is het de kunst die **maatregelen** te kiezen die 'no regret' zijn en passen bij elk scenario. Ook moet bij stap 5 worden geïnventariseerd welke opties voor de lange termijn open gehouden moeten worden. Denk bijvoorbeeld aan een reservering voor aanleg van infrastructuur.
6. Op basis van de voorgaande stappen kunnen per opgave ontwikkelpaden worden geschetst, waardoor de samenhang tussen maatregelen en met andere opgaven duidelijk wordt en waarin ook kantelpunten en beslismomenten een plek krijgen. Op basis hiervan kunnen uiteindelijk bestuurlijk "commitment packages" worden vastgesteld.

In de figuur hieronder zijn de bovenstaande 6 elementen van een adaptieve aanpak in één plaatje neergezet; het is een groeimodel.



Gebiedsagenda Zeeland, inclusief Zuidwestelijke Delta
Versie ten behoeve van BO MIRT

1 Waarom een gebiedsagenda?

Een drijvende kracht van Nederland is de goede samenwerking van overheden. Het belang hiervan wordt onderstreept in tijden van crisis, waarin er weinig geld beschikbaar is. Juist dan moeten Rijk en provincie samen op zoek naar kansen. Daar is deze gebiedsagenda voor bedoeld.

De gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking tussen Rijk en provincie op basis van bestaand beleid. Voor het Rijk zijn de belangrijkste ingrediënten het regeerakkoord en de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte, alsmede het Nationaal Waterplan, het Deltaprogramma en het 3^{e} Structuurschema Electriciteitsvoorziening. Voor de provincie gaat het om het collegeprogramma "Stuwende Krachten", het Omgevingsplan, de Economische Agenda en het PVVP, alsmede de notitie Land in Zee! die het verbindende element daartussen vormt.

De gebiedsagenda is een weergave van de opgaven en uitdagingen in het fysiek-ruimtelijke domein waar Rijk en provincie elkaar vinden op basis van de bestaande beleidsinzichten. Het is nog geen besluit om programma's of projecten tot uitvoer te brengen.
In het MIRT-overleg voeren Rijk en provincie strategische discussies en maken zij afspraken over concrete uitvoeringsgerichte projecten en acties. De gebiedsagenda beschrijft de ruimtelijke en mobiliteitsonderwerpen die in Zeeland spelen en vormt daarmee de basis voor die discussies en het maken van die concrete (financiële) afspraken in de komende jaren.

De gebiedsagenda is dus een gezamenlijke agenda, op basis waarvan Rijk en provincie de komende jaren willen samenwerken aan een vitaal Zeeland!

2 Zeeland: land in zee!

Zoals André Kuipers schreef bij deze foto vanuit het ISS (Copyright ESA/NASA): *"het is wel duidelijk waar in Nederland je wel en geen nachtelijke sterrenhemel kunt zien"*. Dit beeld van Noordwest Europa is typerend: grote metropolen, glastuinbouw- en industriegebieden zijn goed herkenbaar. Er lijkt zich een uitloper van de Noordzee uit te strekken tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit. Maar een paar lichtbronnen geven aan dat er daar land in zee ligt. Welkom in Zeeland!

De "lichtpuntjes" in Zeeland zijn herkenbaar: Middelburg, Vlissingen, Goes, Terneuzen en de havengebieden. Bij daglicht blijkt dat de structuur van Zeeland die van een eilandenrijk is: de grote wateren en kanalen delen Zeeland op in compartimenten.

Het samenspel van mens, zee, water, wind en stromingen heeft de landkaart van Zeeland door de eeuwen heen getekend. En daarmee ook de Zeeuwse horizon. Typerend voor Zeeland is dat de samenhang ligt in de wisselwerking met het water. In geen andere provincie in Nederland is de verwevenheid met water zo groot. Daarom is het voor Zeeland belangrijk om niet alleen vanuit landkwaliteiten te denken, maar juist vanuit de combinatie met waterkwaliteiten. Deze constatering is samengevat in het motto: LAND IN ZEE!

Economische diversiteit

De droge hoofdinfrastructuur (spoor en weg) loopt als een hoefijzer om Zeeland heen. De belangrijkste ontsluiting voor Zeeland is de A58 en de spoorlijn als oost-west-ontsluiting voor Midden-Zeeland. De Westerschelde is de belangrijkste economische wateras, die de toegang vormt tot Antwerpen en Gent én de Zeeuwse havens met elkaar verbindt. De in noord-zuid-richting georiënteerde vaarwegen met de daarin gelegen sluizencomplexen maken deel uit van het Trans European Network (TEN-T) en verknopen de mainports van Rotterdam en Antwerpen met het Duitse achterland en Noord-Frankrijk.
De havens van Zeeland Seaports vormen samen de derde haven van Nederland. Het Sloegebied is bekend vanwege de (kolen- en kern-)energiecentrales, op- en overslag van goederen en logistiek. De Kanaalzone tussen Terneuzen en Gent vormt een ontwikkelgebied voor verdere (watergebonden) bedrijvigheid en biobased bedrijven met kansen voor energie uit water, grote chemieconcerns met innovatieve biobased toepassingen (gebruik van groene grondstoffen) en logistieke groeikansen. Een gebied met een stapeling van topsectoren die bijzonder is in Nederland!

Economische topsectoren in Zeeland: een unieke stapeling met grote potentie

Topsector *logistiek*: de rol van de derde haven van Nederland is evident, daarnaast functioneren de Zeeuwse havens samen met Rotterdam en Vlaamse havens als Gent en Antwerpen in het havennetwerk van de Vlaams-Nederlandse Delta.
Topsector *chemie*: uitbouw biobased-economy met als onderdelen de ontwikkeling van groene grondstoffen, verduurzaming van de procesindustrie en het ontwikkelen van groene bouwstenen voor hoogwaardige producten. De Kanaalzone wil ruimte bieden om de aanwezige potenties van biobased-economy verder uit te bouwen. In Zeeland worden initiatieven ontplooid om de kansen op het gebied van maintenance te benutten.
Topsector *water*: deltatechnologie en watertechnologie; proeven voor getijdenenergie mede in relatie tot de wateropgave voor de Deltawateren, maar ook multifunctionele dijken en onderzoek naar een zandmotor in de kustzone. Dit gebied kan zich ontwikkelen tot een proeftuin als showcase voor de rest van de wereld, uitmondend in een exportproduct.
Ook bij de topsectoren *energie* speelt Zeeland een belangrijke rol. Voor energie gaat het om bestaande en geplande centrales (nucleair, kolen, gas), getijdenenergie en windparken. Via het mogelijke "stopcontact" voor windparken op zee wordt deze rol nog verder versterkt.
Tenslotte de topsector *agrofood*: Zeeuwse mosselen, Zeeuwse oesters en de Oosterscheldekreeft zijn internationaal vermaard. Zeeland kent een sterke landbouwsector met daaraan gekoppeld verschillende grote verwerkende bedrijven.

Tevens zijn de innovaties in de biobased-economy niet mogelijk zonder verbanden tussen land-/tuinbouw en industrie. In de samenhang tussen de foodstromen van en naar de zeehavens en de agrofood-sector zijn de logistieke ontwikkelingen (agrologistiek) belangrijk. Foodport Zeeland wordt benoemd als belangrijke verbinding tussen kennisinstellingen en bedrijfsleven. Ook in deze topsectoren doet Zeeland derhalve mee. De verbanden met andere 'food'-regio's zoals Food Valley en de Greenports zouden versterkt moeten worden.

Water als verbindende schakel
De waterwegen zijn bijzonder geschikt voor het transport van goederen van en naar de zeehavens van Zeeland en de Kanaalzone, met daarachter via de Seine-Scheldeverbinding het gehele Belgische en Noord-Franse achterland en via de Rijn het Ruhrgebied en Duitse achterland. De achterlandverbinding tussen Parijs en Rotterdam kruist de Westerschelde (hoofdas Noordzee-Antwerpen) ter hoogte van de Zeeuwse havens. Voor de havens is bereikbaarheid over water van belang, en daarnaast ook die over land: de spoorverbinding vanuit Vlissingen naar België is niet optimaal, en gebleken is dat één autosnelweg een kwetsbare ontsluiting betekent, waarbij de vraag is of de alternatieven voldoende robuust zijn.

Door de uitvoering van de Deltawerken is de Zeeuwse delta beduidend beter beveiligd tegen de dreiging van overstromingen en stormvloeden vanaf zee. De ecologische en waterkwaliteit van een aantal bekkens is echter verslechterd sinds de uitvoering van de Deltawerken. Dit komt de economische kansen niet ten goede.

De Deltawateren gaan een functie vervullen bij het droog houden van Rijnmond-Drechtsteden. Dit stedelijk gebied wordt dan beschermd door middel van tijdelijke extra rivierwaterberging op het Volkerak-Zoommeer, en mogelijk op de Grevelingen.

In het kader van het Deltaprogramma wordt gewerkt aan het helder krijgen van de opgaven die in de komende decennia op dit gebied afkomen en worden mogelijke strategieën en maatregelen bestudeerd om te komen tot een duurzame en vitale delta.

De Deltawateren hebben een directe economische functie voor visserij en aquacultuur, met de Zeeuwse mosselen, oesters en Oosterscheldekreeft als vaandeldragers. De Zeeuwse kust trekt, net als de andere randen van land en water, recreanten en toeristen uit heel Europa. De aantrekkingskracht zit in het water en de relatie tussen water en land: diep water, ondiep water, getijden, slikken en schorren en alles wat met die verschillende biotopen samenhangt in termen van vogels, vissen, schelpdieren en planten. Schoon water en een gezonde natuur zijn dus voor Zeeland economisch van groot belang.
Een ander economisch belang – in mindere mate verbonden met het buitendijkse water - wordt bepaald door de landbouw. Nog altijd leveren de Zeeuwse landbouwgronden een belangrijke bijdrage aan de productie van voedsel met kansen voor innovatieve vernieuwingen zoals productie van groene grondstoffen.
Water als verbindende schakel heeft voor Zeeland ook grote landschappelijke en natuurlijke waarden opgeleverd, zowel op het land als op en in het water. Deze waarden zijn veelal van (inter)nationale betekenis, zowel ecologisch als economisch, en relevant voor een toekomstig duurzaam Zeeland. De Oosterschelde en het Verdronken Land van Saeftinghe zijn daarvan de kroonjuwelen. Zeeland is daarmee een rustpunt voor de omliggende stedelijke gebieden, en draagt zo bij aan het aantrekkelijke vestigingsklimaat van de hele regio.

De ligging van Zeeland (aan de kust, in de Delta en in de overgang van land en water) is gunstig voor diverse vormen energieopwekking: grote windmolens flankeren (water)wegen en experimenten met getijdenenergie zijn in ontwikkeling. Daarnaast wordt in een aantal conventionele energiecentrales (kolen, gas en nucleair) energie opgewekt, waarbij het water vanuit de Westerschelde als koeling wordt benut.

In totaal wonen er 380.000 mensen in Zeeland op een gebied ter grootte van de Randstad. In de zomers wordt dit aangevuld met ruim 11 miljoen overnachtingen van toeristen, die behalve op de stranden en de natuur, ook afkomen op de cultuurhistorische waarden en culturele festivals in Zeeland.
Zeeland zit in een overgang van structurele bevolkingsgroei naar een situatie van stabilisatie en lokaal krimp, met alle gevolgen van dien voor wonen, werken en voorzieningen. Er is hierbij een onderscheid te maken tussen de verschillende regio's en tussen de steden (verenigd in het Stedennetwerk Z4). Ruimtelijk gezien staan bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik voorop. Leidraad hierbij is de ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling.

Samenhang der dingen- de kracht van Zeeland
De kracht van Zeeland is dus breed: logistieke en industriële potenties door een kruispunt van diep vaarwater met internationale binnenvaartroutes en een grote toeristische aantrekkingskracht door stranden, natuur, landbouw & visserij, cultuur en cultuurhistorie. Door de balans tussen deze rode, groene en gele waarden biedt Zeeland een zeer prettig woon- en leefmilieu voor de mensen die er wonen, werken en recreëren. De kracht van Zeeland ligt in de verbondenheid van water met land én land met water. Deze verbondenheid is van groot belang voor de toekomstige ontwikkelingen van het grondgebied van Zeeland. De uitdaging daarbij is om in samenhang en vanuit een integrale blik te bezien welke opgaven in de fysiek-ruimtelijke omgeving voortkomen uit de huidige situatie en de gewenste toekomstbeelden, en waar Rijk en regio hun keuzes maken en prioriteiten leggen. De ruimtelijk-economische impact van de demografische ontwikkelingen op het woon-, werk- en vestigingsklimaat maken de uitdaging nog groter. Beperkte financiële middelen nopen tot creatieve, innovatieve oplossingen.
Zaak is om de kracht van Zeeland te behouden waar deze aanwezig is, te versterken waar die onvoldoende is en te ontwikkelen waar deze kracht in potentie aanwezig is. Goede samenwerking tussen overheden is een drijvende kracht om te komen tot juiste keuzes en prioriteiten. In tijden van crisis is de noodzaak tot het maken van keuzes en prioriteiten nog pregnanter.

In het licht van de beleidsprioriteiten en de financiële beperkingen van Rijk en provincie is focus aangebracht in de gezamenlijke aanpak van de opgaven in de Zuidwestelijke Delta. Daar waar Rijk en provincie elkaar maximaal kunnen versterken zijn prioriteiten aangewezen in de verwachting dat een gezamenlijke en geconcentreerde inzet van Rijk en provincie tot maximale effectiviteit leidt.
De twee prioritaire gebiedsopgaven voor de Zuidwestelijke Delta zijn: 1) de Deltawateren & Kust en 2) de havengerelateerde economie.
De prioriteit van de gebiedsopgave Deltawateren & Kust ligt op het gebied van waterveiligheid en ecologische kwaliteit, alsmede de daaraan gekoppelde economische mogelijkheden en de kansen vanuit energie.
De tweede prioritaire gebiedsopgave is het ontwikkelen van het Zeeuws havengebied op het kruispunt van achterlandverbindingen via Rijn en Schelde naar een groot deel van Noordwest-Europa. Een unieke combinatie van de topsectoren agro & food, chemie, logistiek, energie en water in het Sloegebied en de Kanaalzone; een zone met goede potenties die maximaal tot wasdom kunnen komen.

De gebiedsopgave Deltawateren & Kust heeft betrekking op de Zuidwestelijke Delta en beperkt zich dus niet tot de provincie Zeeland. Ook de gebiedsopgaven op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden meegenomen. Bij de gebiedsopgave 'havengerelateerde economie' beperkt de scope zich tot het grondgebied van de provincie Zeeland.

Rijk en provincie willen deze samenhangende prioritaire gebiedsopgaven van het Land in Zee! laten renderen voor heel Nederland.

Die kwaliteiten worden in de volgende hoofdstukken nader uitgewerkt en monden uit in opgaven en een agenda die Rijk en provincie gezamenlijk hanteren voor de komende jaren.

Leeswijzer
In hoofdstuk 3 worden de twee prioritaire gebiedsopgaven verder toegelicht en uitgewerkt. Centraal daarin staat de opgave die Rijk en provincie samen geïdentificeerd hebben. Daarbij is er steeds aandacht voor de ruimtelijke samenhang die vraagt om een integrale, gezamelijke aanpak van Rijk en provincie.
In hoofdstuk 4 is aandacht voor de andere thematische opgaven die zich voordoen in de Zuidwestelijke Delta. Dit zijn opgaven die wel van belang zijn maar van minder betekenis zijn dan de integrale, prioritaire gebiedsopgaven.
Uit de prioritaire gebiedsopgaven volgen de strategische discussies die in de komende jaren tijdens het BO MIRT moeten worden gevoerd. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 5, samen met een overzicht van de projecten die voortvloeien uit de prioritaire gebiedsopgaven.

In de bijlage: Op weg van opgave naar uitvoering waarin het rijk schetst hoe door de veranderde context een "nieuwe manier van werken" nodig is om de in de gebiedsagenda geformuleerde gezamenlijke ambitie en opgaven daadwerkelijk te kunnen uitvoeren.
De "Uitvoeringsagenda" bevat in deze fase van "een nieuwe manier van werken" (Vernieuwing MIRT en de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgaven) nog voornamelijk een beschrijving van lopende of net gestarte MIRT onderzoeken en projecten per opgave.

De Uitvoeringsagenda wordt jaarlijks op basis van de meest recente inzichten als gevolg van de adaptieve benadering en uitkomsten van studies bijgewerkt en heeft de status van dynamisch werkdocument.

3 Prioritaire gebiedsopgaven

3.1 Deltawateren & Kust

Centraal staat de ambitie van een klimaatbestendig en veilige, economisch vitale en ecologisch veerkrachtige Zuidwestelijke Delta. De veiligheid is door de Deltawerken voor de middellange termijn sterk verbeterd. Hierdoor zijn echter geïsoleerde waterbekkens zoals Grevelingen en Volkerak-Zoommeer ontstaan, waardoor natuurlijke overgangen en getijdendynamiek grotendeels zijn verdwenen. De natuur- en waterkwaliteit zijn verslechterd en de economische potentie van het gebied wordt onvoldoende benut. Duinen langs de Noordzeekust beschermen het land tegen de zee. Langs de deltawateren zorgen dijken, dammen en de Oosterscheldekering voor veiligheid tegen overstromingen. Niet alleen deze zeeweringen eisen aandacht, ook de "achterdeur" moet veilig zijn en blijven. Het samenvallen van storm op zee met sterk verhoogde rivierwaterafvoer kan ertoe leiden dat keringen in Haringvliet en Europoort gesloten moeten worden, waardoor de afvoer van rivierwater stagneert. Tijdelijke berging van overtollig rivierwater op Volkerak-Zoommeer en – mogelijk op termijn – Grevelingen draagt in dergelijke situaties bij aan de bescherming tegen overstromingen in de Rijn-Maasdelta.

Verschillende programma's richten zich op herstel van het duurzaam evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. Voor de korte en middellange termijn gebeurt dit door de Hoogwaterbeschermingsprogramma's en het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta 2010-2015+. De deelprogramma’s Zuidwestelijke Delta en Kust van het Nationaal Deltaprogramma ontwikkelen lange termijn strategieën voor veiligheid en zoetwater, met evenzeer aandacht voor economie en ecologie.
Alle inspanningen zijn erop gericht om de verschillende programma’s zo goed mogelijk met elkaar te verbinden. De focus in de Zuidwestelijke Delta ligt in eerste instantie op de Grevelingen en het Volkerak-Zoommeer, met als inzet om eind 2014 aan de hand van een Rijksstructuurvisie te besluiten over de ontwikkelrichting van deze bekkens, in samenhang met de deltabeslissingen van het kabinet.

Diverse economische sectoren zijn rechtstreeks afhankelijk van een gezonde Delta met voldoende (zoet)water van goede kwaliteit. Brede stranden met een goede bereikbaarheid en een gezonde Delta met zijn natuurwaarden en landschappelijke kwaliteiten zijn basisvoorwaarden voor een goed recreatief product. Door klimaatverandering neemt verzilting vanuit de omringende zoute wateren en het diepere zoute grondwater toe. Landbouw en industrie vragen aandacht voor het ontwikkelen en in praktijk testen van waterconserverende maatregelen. Energiecentrales hebben grote behoefte aan koelwater: zeelocaties worden aantrekkelijker dan locaties aan rivieren die als gevolg van klimaatverandering 's zomers te kampen hebben met een te lage rivierafvoer. Ook biedt een delta betere kansen voor eventuele getijcentrales bijvoorbeeld in de Brouwersdam. De turbines van zo’n getijcentrale kunnen desgewenst zo mogelijk ook worden ingezet voor het effectiever benutten van de bergingscapaciteit van de Grevelingen en voor het versneld afvoeren van het geborgen rivierwater naar zee. Een getijcentrale kan alleen in combinatie met beperkt getij op de Grevelingen, waardoor de waterkwaliteit verbetert en natuur, recreatie en visserij een impuls krijgen.

Er is onverminderd aandacht nodig voor een veerkrachtige Delta. De oorspronkelijk primair op ecologisch herstel ingestoken strategie is gaandeweg getransformeerd met meer focus op waterveiligheid en economie. Dat neemt niet weg dat Nederland zich verplicht heeft in internationaal verband de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura2000-gebieden te behouden en waar nodig te herstellen. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling in de verschillende bekkens van de Zuidwestelijke Delta wordt als onvoldoende beoordeeld. In de Plan-MER van het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is geconstateerd dat hierdoor ook de economische ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt. In het Beheerplan Deltawateren op grond van Natura 2000 ligt er bij het Rijk -

als voortouwnemer – een nadrukkelijke opgave voor het opstellen van een maatregelpakket voor het noodzakelijke behoud en herstel van de natuurwaarden.

Deltaprogramma | Zuidwestelijke Delta & Kust

De opdracht van het Deelprogramma Zuidwestelijke Delta luidt kernachtig: "Het op een zodanige wijze borgen van de lange termijn waterveiligheid/klimaatbestendigheid en het scheppen van de randvoorwaarden voor duurzame watervoorziening in Zuidwest-Nederland dat dit op een integrale wijze bijdraagt aan een economische en ecologische versterking van dit gebied."
Het Deelprogramma Kust werkt aan een lange termijn visie over hoe ruimtelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Hiervoor voeren beide programma's een langetermijnverkenning uit. In het kader van deze verkenningen is onderzocht welke mogelijke strategieën er zijn om de gevolgen van klimaatverandering op waterveiligheid en zoetwater op te vangen. Met de keuze voor kansrijke strategieën is een volgende stap gezet in het stappenplan van het Deltaprogramma (DP): van een probleemanalyse (DP 2012), naar mogelijke strategieën (DP 2013), naar kansrijke strategieën (DP 2014), naar voorkeursstrategieën (DP 2015).

Op basis van de kansrijke strategieën uit het DP 2014 zijn enkele voorlopige conclusies te trekken en is een vooruitblik te doen. In het zuidelijke deel van de Zuidwestelijke Delta lijkt optimalisatie van de huidige veiligheidsstrategie (Westerschelde: dijken, aangevuld met aangepaste bagger- en stortstrategie; Oosterschelde: stormvloedkering) te volstaan om de opgave tot 2100 aan te pakken, aangevuld met innovatie dijkconcepten en het aanpassen van de Oosterscheldekering bij een zeespiegelstijging van meer dan 50 cm.
In het noordelijk deel zijn nog slechts twee varianten in beeld om rivierwater te bergen. In de aanloop naar de Deltabeslissing Rijn-Maasdelta zal een finale afweging plaatsvinden tussen extra waterberging op het Haringvliet (noodzaakt tot robuustere dijken) danwel afleiding van water naar de Grevelingen. Langs de kust kan de veiligheid de komende decennia grotendeels op niveau blijven met reguliere zandsuppleties. Grootschalige kustuitbreiding is niet nodig.

Hoogwaterveiligheid
De hoogwaterveiligheid wordt gewaarborgd door enerzijds de kustlijnzorg met behulp van zandsuppleties en anderzijds het op orde houden van de waterkeringen. Sinds 1990 worden langs de Noordzeekust zandsuppleties uitgevoerd om kusterosie tegen te gaan en het kustfundament mee te laten groeien met de zeespiegelstijging. Jaarlijks wordt landelijk12 miljoen m^3 zand gesuppleerd, met als bijkomend effect dat de stranden gemiddeld breder zijn geworden, er weer duinaangroei plaatsvindt en proeven worden gedaan om opdringende geulen tegen te houden. De kust is daardoor geleidelijk veiliger geworden en aantrekkelijker voor de kustrecreatie. Als in 2015 de versterking van de zwakke plekken (Zwakke Schakels en Noorderstrand) is afgerond, zal de Zeeuwse kust aan de huidige veiligheidsnormen voldoen. Om dat zo te houden en nieuwe zwakke plekken te voorkomen worden de zandsuppleties voortgezet en mogelijk vergroot om de zeespiegelstijging bij te houden.

In Zeeland voorkomen 460 km dijk, 40 km dammen en 50 km duin dat overstromingen plaatsvinden. Bij de toetsing in 2011 is geconstateerd dat 23% niet aan de wettelijke norm voldoet. De lopende programma's Zeeweringen, Zwakke Schakels en Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma verminderen dat percentage in 2015 tot ongeveer 10%. Versterking van de resterende waterkeringen vindt plaats in het nieuwe ('derde') Hoogwaterbeschermingsprogramma. In dit 3^e HWBP is tevens plaats ingeruimd voor het oplossen van gesignaleerde knelpunten vanuit het project Veiligheid Nederland in Kaart (VNK2).

De waterkeringzone is niet alleen van belang voor de waterveiligheid. Binnen de veiligheidsmarges is ruimte mogelijk voor andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De huidige veiligheidsnormen – voor de Zuidwestelijke Delta uitgedrukt in een overschrijdingskans van maximaal 1/4000 - zijn inmiddels meer dan vijftig jaar oud. Het De minister heeft in april 2013 aangekondigd over te willen stappen naar een risicobenadering, waarbij niet alleen gekeken wordt naar de kans op een overstroming, maar ook het effect in beeld wordt gebracht. Inzet is een basisveiligheid voor iedereen, met daarnaast extra aandacht voor gebieden met grote economische schade danwel vitale functies en objecten. Daarbij wordt in het kader van meerlaagsveiligheid ook gekeken naar ruimtelijke oplossingen en een verdere verbetering van de rampenbeheersing.

Met als basis de huidige veiligheidssituatie vanuit Veiligheid Nederland in Kaart (VNK2) levert deze ministeriële redeneerlijn voor de Zuidwestelijke Delta een gedifferentieerd beeld op. Grofweg kan gesteld worden dat de waterkeringen langs de kust en de voormalige Delta-armen Grevelingen en Volkerak-Zoommeer op orde zijn en de opgave beperkt is. Daarentegen is wèl aandacht nodig voor waterkeringen langs diepere polders rondom Ooster- en Westerschelde met het oog op mogelijke waterstroming onderlangs en binnenin de dijk (faalmechanisme piping en macrostabiliteit).

Een definitief besluit over nieuwe veiligheidsnormen is in de vorm van de Deltabeslissing Veiligheid voorzien rond 2015. Uitgangspunt is dat het voorkomen van overstromingen minimaal op het huidige wettelijke beschermingsniveau blijft, rekening houdend met de nieuwe inzichten uit Veiligheid Nederland in Kaart (VNK2).

<u>Zoetwater</u>

Door klimaatverandering neemt de kans toe dat zout water vanuit de zee de grote rivieren opdringt, een proces dat wordt aangeduid als externe verzilting. Zeker bij geringe rivierafvoer kan dit ertoe leiden dat innamepunten langs de rivieren gesloten moeten worden wegens te hoge zoutconcentraties. De zoutindringing via Nieuwe Waterweg kan worden beperkt door een bellenpluim, dat het water al aan de monding sterk mengt en voorkomt dat een zoute onderlaag met vloed ver de rivier opdringt. Zo'n bellenpluim is echter nog niet aangelegd. Besluitvorming hierover wordt voorbereid. In de jachtensluis van de Krammersluizen vormt het principe van een bellenscherm de basis voor de innovatieve zoet-zoutscheidingsinstallatie. Deze innovatie helpt niet alleen de externe verzilting te beperken, maar verkort ook wachttijden van de schepen. De ervaringen die hiermee worden opgedaan kunnen worden benut bij andere zoet-zoutovergangen.

Naast externe verzilting bestaat er ook interne verzilting, wat het proces aanduidt dat zoute kwel vanuit de bodem opdringt in gebieden waar het land relatief laag ligt ten opzichte van het omringende water. Deze interne verzilting heeft dus geen betrekking op het hoofdwatersysteem, maar op het regionale watersysteem. In westelijk Nederland speelt interne verzilting op uitgebreide schaal, deels vanwege zeespiegelstijging, maar vooral door bodemdaling. Het proces zorgt ervoor dat er geleidelijk aan steeds meer inspanning nodig is, door doorspoeling of het ontkoppelen van wateraanvoer en -afvoer om het zoete water kwalitatief op peil te houden. Met name de ontkoppeling van aan- en afvoer is een zeer efficiënte maar, als hij ruimtelijk al mogelijk is, ook erg dure maatregel.

Naast maatregelen om de invloed van zout te beperken in het hoofdwatersysteem en het regionale watersysteem, wordt uiteraard ook hoe efficiënter gebruik van beschikbaar zoet water door met name industrie en landbouw kan worden bewerkstelligd. In sommige gebieden en sectoren gaat dat zover dat wordt gemikt op zelfvoorzienendheid, dus onafhankelijk worden van aanvoer van elders. In Zeeland vinden pilots plaats waarin wordt onderzocht hoe water in de bodem geconserveerd kan worden om op die manier

betere zoetwatercondities te creëren voor met name de landbouw. Principieel kan daarbij onderscheid worden aangebracht tussen maatregelen die (i) de waterbuffer in de bodem zodanig vergroten dat daaraan zomers water kan worden onttrokken, en (ii) de dunne regenwaterlens robuuster maken zodat hij minder kans loopt uitgeput te raken. Het eerste type maatregel vergt watervoerende zandpakketten met een grote opnamecapaciteit (bv. kreekruggen), terwijl het tweede type maatregel kan worden toegepast op oude schorregronden. Beide bodemtypes komen in Zeeland veel voor. De pilots moeten uitwijzen in welke mate dit soort maatregelen werkelijk een bestendige betere zoetwatersituatie bewerkstelligen. De eerste resultaten zijn veelbelovend.
Een ander relevant spoor is dat marktpartijen inzetten op hergebruik van effluent van rioolwaterzuiveringsinstallaties, dat - na zuivering – beschikbaar is voor gebruik door industrie en landbouw. Een laatste spoor bestaat uit aanpassing van landbouwteelten en of gewasrassen om de zoetwatervraag te beperken.

De termijn waarbinnen al deze maatregelen kunnen worden beproefd en/of toegepast verschilt aanzienlijk. Een groot probleem is dat niet omdat de problematiek niet plotsklaps maar geleidelijk aan nijpender wordt. Aanpassing van de zoetwatersituatie is daarmee met name een zorg voor de langere termijn. De urgentie om de mogelijkheden serieus te onderzoeken is echter groot, want als zoet water eenmaal verdrongen is door zout water dan is het bijzonder lastig de condities voor zoetwaterlandbouw weer snel te herstellen.

Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Verbetering van de natuur- en waterkwaliteit is voorwaardelijk voor de economische ontwikkeling van de gebieden rondom Volkerak-Zoommeer en Grevelingen. Om de complexe besluitvorming te structureren en de samenhang met het Deltaprogramma en logistieke belangen te kunnen borgen, wordt een Rijksstructuurvisie opgesteld. Hierin wordt de wenselijkheid en haalbaarheid bezien van waterberging op de Grevelingen (versterking waterveiligheid Rijn-Maasdelta) en van beperkt getij terug op de Grevelingen en het Volkerak-Zoommeer (verbetering ecologische kwaliteit; betere benutting economische potenties). Het nu zoete Volkerak-Zoommeer zou daardoor weer zout worden.

Inmiddels is onder regie van de provincies het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart. Hiermee wordt de investeringsbereidheid van de regio (publiek en privaat) onderzocht voor de integrale ontwikeling van het gebied. Onderdeel hiervan is het uitwerken van financiële arrangementen voor projecten die inspelen op de ambitie van de regio: een ontwikkelrichting van beperkt getij op de Grevelingen, een weer zout Volkerak-Zoommeer, inclusief een alternatieve zoetwatervoorziening, en een open verbinding tussen beide bekkens waardoor waterberging op de Grevelingen mogelijk wordt.

De vaststelling van de rijksstructuurvisie is voorzien eind 2014, in samenhang met de deltabeslissingen van het kabinet en de resultaten van het Programma Gebiedsontwikkeling.

Regio en Rijk zijn inmiddels gestart met de gezamenlijke voorbereiding van (innovatieve) maatregelen die “altijd goed” zijn voor de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Voor de 'altijd goed'-zoetwatermaatregel 'Alternatieve aanvoer Roode Vaart' is door het Rijk een maximale bijdrage van € 9,5 miljoen gereserveerd op de begroting. De bijdrage van de andere partijen wordt vastgelegd in een regionale samenwerkingsovereenkomst.

Speerpunt van de integrale gebiedsontwikkeling is de Getijcentrale Brouwersdam. Regio en rijk financieren gezamenlijk een zogenoemde call for expression of interest, waarmee

marktinitiatieven worden gestimuleerd voor de bouw van een getijcentrale in de Brouwersdam. De kosten hiervan bedragen € 1,4 miljoen; regio en rijk nemen ieder de helft voor hun rekening.

De regio is bezig met de voorbereiding een Tidal Test Centre (TTC) voor de Grevelingen. Dit is een initiatief in het kader van de Topsector Water. In het TTC kunnen innovatieve pompen worden getest, waarmee elektriciteit kan worden gewonnen uit de getijdenbeweging. Het TTC kan hiermee een opmaat zijn voor een getijcentrale in de Brouwersdam. De regio heeft het rijk gevraagd om de Flakkeese Spuisluis in werking te stellen, zodat er via de Oosterschelde in beperkte mate getij terug komt in het meest oostelijke deel van de Grevelingen. Hiermee komt een proeflocatie beschikbaar voor het TTC. De verwachting is dat binnenkort tot afrondende afspraken tussen regio en rijk komt over de bouw van het TTC en de inwerkingstelling van de Flakkeese Spuisluis.

In de gebiedsallianties Grevelingen en Waterpoort werken provincies samen met gemeenten, kennisinstituten en marktpartijen de ruimtelijke perspectieven in samenhang met een gezonder Grevelingen en Volkerak-Zoommeer verder uit. De potenties van schelpdiervisserij en –kweek in het Grevelingenmeer en het Volkerak-Zoommeer zijn geïnventariseerd Hieruit blijkt dat een zout Volkerak-Zoommeer potenties heeft voor commerciële schelpdierkweek.Verwacht wordt dat met het introduceren van getij op de Grevelingen de omstandigheden voor schelpdierkweek zullen verbeteren. Conform het advies van het Topteam Water wordt gewerkt aan concretisering van de Water & Energy Valley in de vorm van het Tidal Test Centre in de Grevelingendam als voorloper van een volwaardige getijdencentrale in de Brouwersdam. Andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen zijn Jachthaven van de Toekomst en het Ecohotel.

Westerschelde

Vanuit de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie wordt met het Vlaams Gewest gewerkt aan een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium. Voor het natuurluik is door Nederland uitvoering gegeven aan het Natuurpakket Westerschelde. De realisatie van estuariene natuur in de Hedwigepolder maakt hier deel van uit. Door het Nederlandse kabinet is eind 2012 een planning opgesteld, waarbij is voorzien dat de inrichting van de Hedwigepolder gereed is in 2019. Daarmee geeft Nederland uitvoering aan de afspraken in het Verdrag Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.
In 2012 is gestart met de evaluatie van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium. eind 2013 volgt hierover finale besluitvorming. Een belangrijk resultaat van deze gezamenlijke evaluatie is een gezamenlijke Agenda voor de Toekomst voor het Schelde-estuarium. Hierbij wordt nadrukkelijker dan voorheen de verbinding gelegd met het Deltaprogramma.
Voor de Vlaamse situatie wordt de verbinding gelegd met het project Vlaamse Baaien 2100. Dit project vormt de aanzet voor de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor de Vlaamse kustzone, inclusief de Scheldemonding, met het jaar 2100 als horizon. Verhogen van de veiligheid vormt het uitgangspunt, maar wordt niet los gezien van andere opgaven als natuur, economie, toerisme en recreatie en duurzame energie (aanzet tot integrale gebiedsontwikkeling).

Haringvliet

In 2011 is door het kabinet besloten alsnog over te gaan tot uitvoering van het Kierbesluit. Voordat de Haringvlietsluizen 'op een kier kunnen worden gezet', dienen compenserende zoetwatermaatregelen te zijn uitgevoerd om de huidige zoetwaterfunctie van het Haringvliet te kunnen waarborgen. Minister Schultz heeft aan de Kamer gemeld dat een realistische uitvoering van deze maatregelen zich uitstrekt tot medio 2018 en dat dan de Haringvlietsluizen daadwerkelijk op een kier worden gezet (brief waterkwaliteit d.d. 20 juni 2013).

Hiermee wordt voldaan aan internationale afspraken over de bevordering van vismigratie (van bijvoorbeeld aal, zalm en zeeforel) van zee naar paaigronden in het Rijn- en Maasstroomgebied (en omgekeerd). Conform het kabinetsbesluit is het Kierbesluit een zelfstandig besluit en niet langer de opmaat naar getemd getij op het Haringvliet voor het herstel van intergetijdennatuur.

Oosterschelde
Net als voor de andere Deltawateren geldt voor de Oosterschelde dat de natuurlijke kwaliteiten voor recreatie en visserij van groot belang zijn voor het economisch perspectief. Door de beperktere in- en uitstroom van water na aanleg van de Stormvloedkering erodeert zand van de zandplaten in de geulen: zandhonger. Naar dit probleem loopt een MIRT-verkenning. Naast zandsuppleties op het voorland van dijken, wordt ook gekeken naar instandhouding van slikken en platen door zandsuppleties en vooroeververdediging. In 2013 wordt een besluit verwacht over de voorkeursaanpak tot 2020 en de hoofdlijnen voor de langere termijn (tot 2060). In dit kader worden momenteel pilots uitgevoerd maar innovatieve veiligheidsconcepten, zoals de Erosieberm Schelphoek, Suppletie Galgeplaat en de Veiligheidsbuffer Oesterdam.
De Oosterschelde Visie 2012-2018 is uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling. Onderdeel van de door Zeeland getrokken gebiedsalliantie is aandacht voor de benodigde natuurlijke kwaliteiten voor recreatie en visserij. Zowel ecologische als economische ontwikkeling is het resultaat. De provincie Zeeland regisseert, investeert en neemt actief deel aan de (deel)alliantie(s).

Door de uitvoering van de Deltawerken is er geen toevoer meer van voedselrijk water naar de Oosterschelde, met als mogelijke gevolgen een verminderde biodiversiteit, slechtere broedval van schelpdieren en lagere schelpdieropbrengsten. Ook andere meer gebiedsspecifieke factoren beïnvloeden de beschikbaarheid van voedingsstoffen in de Oosterschelde. Op basis van de Green Deal Biodiversiteit Oosterschelde is de structurele aanpak van deze problematiek verkend. De causale verbanden zijn echter niet zo eenduidig aan te wijzen en mogelijkheden voor een proefinlaat zullen daarvoor eerst nader dienen te worden onderzocht.

Kust
Het Deltaprogramma Kust heeft in september 2013 de Nationale Visie Kust aangeboden aan de minister. Hierin is de lange termijn doelstelling voor een veilige, economisch sterke en aantrekkelijke kust uitgewerkt. Klimaatscenario's en zeespiegelstijging worden verbonden met toekomstige ruimtelijk economische ontwikkelingen binnen het kustfundament en de gevolgen daarvan voor de inrichting. Als bouwsteen is de in 2012 vastgestelde provinciale kustvisie "De gouden rand van Zeeland" aangeleverd.
Zeeuwse aandachtsvelden zijn het bouwen in de waterkeringszone, opdringende geulen in het kustfundament, de relatie met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), en het economisch belang van brede stranden. Dit heeft geresulteerd in 6 gebiedsgerichte "parels" (Cadzand, Vlissingen, ZW-Kust Walcheren, Veersedam, Kop van Schouwen/Manteling, Brouwersdam) die de komende jaren via het uitvoeringsprogramma van Deltaprogramma Kust nader zullen worden uitgewerkt.

3.2 Havengerelateerde economie en Logistieke Delta

In het kustgebied van Hamburg tot Le Havre ligt een range van havens die Noordwest-Europa ontsluiten. Binnen deze range zijn Rotterdam (inclusief de Maasvlakten) en Antwerpen de grote mainports voor de aan- en afvoer van goederen via zeevaart. In het Scheldebekken gaat het naast Antwerpen ook om Gent met staalindustrie, breakbulk en ontwikkeling van biobased-industrie, Zeebrugge met ro/ro en containeroverslag, Vlissingen als sterke breakbulkhaven met plannen voor containerisatie en Terneuzen met sterke chemie en biobased ontwikkelingen.
België en Frankrijk hebben geconstateerd dat de afvoer van goederen via de weg in West-Europa op steeds meer problemen (zoals congestie) stuit, waardoor de noodzaak

van alternatieven toeneemt. Mede hierom zijn er in deze landen plannen sterk te investeren in het binnenvaartproject Seine Nord en in opwaardering van de Leie, samen ook wel Seine-Scheldeverbinding genoemd. Deze belangrijke internationale achterlandverbinding van de haven van Rotterdam met Antwerpen/Parijs door de Zuidwestelijke Delta zal hierdoor in betekenis toenemen. Het Zeeuwse havengebied (Vlissingen, Terneuzen en Kanaalzone) ligt daarmee zeer strategisch: vanuit Nederland vormt het de toegang tot Belgische en Franse afzetgebieden voor de binnenvaart en door de ligging in de monding van de Westerschelde – tevens hoofdtoegang van de mainport Antwerpen – hebben de Zeeuwse havens een natuurlijke rol als draaischijf tussen zeevaart en binnenvaart, op de corridors Londen-Antwerpen en Rotterdam-Parijs. België is reeds gestart met de opwaardering van de Leie, de werken in Frankrijk zijn gestuit op een bekostigingsprobleem. Daardoor zullen deze worden vertraagd

Op verschillende niveaus en tafels is de samenwerking tussen havens, bedrijfsleven en overheden onderwerp van gesprek. Te denken valt aan de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC), het Zeehavenoverleg en het netwerk van de Vlaams-Nederlandse Delta.
Documenten die inhoudelijk richting geven aan de beoogde ontwikkelingen zijn in de eerste plaats enkele overheidsdocumenten, waaronder het rapport ‘Dynamische Delta’ (uitkomsten MIRT-VAR) en de Scheldeverdragen (tussen Nederland en Vlaanderen). In de tweede plaats zijn er visies en studies uit bedrijfsleven en onderzoeksinstellingen beschikbaar, zoals de Havenvisie 2030 (van het Havenbedrijf Rotterdam) en de door de universiteiten van Antwerpen en Rotterdam uitgevoerde ruimtelijk-economische en logistieke analyse ‘De Vlaams-Nederlandse Delta in 2040’.
Al deze rapporten, afspraken en overlegverbanden hebben (ook) betrekking op het tussen beide mainports gelegen gebied van de Zuidwestelijke Delta.

	Werkzame personen	**Toegevoegde waarde**	**Publieke investeringen de afgelopen 5 jr**	**TW per WP**	**Jaarlijkse TW per publieke €**
Zeeuwse zeehavens	12.441	€1.776.000.000	€ 62.262.000	€ 142.754	€ 29
Drechtsteden	7.027	€ 647.000.000	n.b.	€ 92.073	n.b.
Moerdijk	6.284	€ 644.000.000	€ 124.539.000	€ 102.482	€ 5
Noordzeekanaal	22.311	€2.441.000.000	€ 147.036.000	€ 109.408	€ 17
Noordelijke zeehavens	6.345	€ 553.000.000	€ 205.805.000	€ 87.155	€ 3

Bron: Havenmonitor 2011 - Erasmus Universiteit, mei 2013

Uit de Havenmonitor van de Erasmus Universiteit blijkt dat de directe waarde van de Zeeuwse zeehavens groot is. Met 12.441 havenarbeiders en een gecreëerde toegevoegde waarde van ruim €1,7 miljard vormen de Zeeuwse havens een concurrerend en efficiënt havencluster. Afgezet tegen de gedane overheidsinvesteringen is bovendien sprake van een zeer hoog return on investment. Elke geïnvesteerde euro in de afgelopen 5 jaar heeft een jaarlijks rendement van €29, zo blijkt uit de Havenmonitor. Deze hefboomwerking is hoger dan alle andere Nederlandse zeehavens. Voor de BV Nederland liggen daarom grote kansen in het Zeeuws havengebied in het versterken van de topsectoren die in de Zuidwestelijke Delta ruim aanwezig zijn; een unieke stapeling van chemie, energie, water, logistiek en agrofood. Een gunstige factor daarbij is dat in de Kanaalzone ook fysiek ruimte aanwezig is om deze topsectoren verder te ontwikkelen.
Voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen die gerelateerd zijn aan de havens ligt het voortouw bij de markt en dus bij het havenbedrijf. Centraal in de ambities van

Zeeland Seaports staat het inspelen op de mondiale trend van containerisatie. De Vlissingse haven is daarnaast sterk in overslag van bulk, alsmede in stukgoed zoals metalen, forestproducts en fruit. Met name voor bulk is ook de nautische toegang vanaf de Noordzee van belang. In de Kanaalzone ligt het accent op overslag (lichteren), chemie (waaronder biobased) en hoogwaardig metaal. Hier liggen ook de kansen voor valueaddedlogistics in de relatie naar België en Frankrijk, naast maintenance-activiteiten in het door het Rijk medegefinancierde Maintenance Value Park.

Regio Zuidwest-Nederland (Zeeland & West-Brabant) bouwt de biobased economy verder uit. Daarbij is de vraag vanuit bedrijven leidend en wordt structurele samenwerking met WUR en TNO concreet vormgegeven. Bovendien zijn voor MKB'ers faciliteiten beschikbaar voor inhoudelijke en financiële ondersteuning van hun biobased business. Zuidwest-Nederland gaat met de topsectoren Chemie en Agrofood en het doorsnijdende thema Biobased Economy het gesprek aan om deze regionale faciliteiten zo goed mogelijk aan te sluiten op de TKI's (Topconsortia Kennis en Innovatie) die zijn gevormd.
Vanuit de agenda "Agro meets Chemistry" zijn verschillende projecten klaar voor uitvoering, waarin bedrijven en kennisinstellingen aan de slag gaan. Vanuit Chemie gaat het vooral om de in de Kanaalzone gesitueerde projecten "Biobased fertilizers" en "Pilotplant bio-ethanol". Vanuit Agrofood ligt de nadruk op productie van groene grondstoffen voor meerdere doeleinden en de productie van plantaardige eiwitten uit zowel landbouwgewassen als uit algen/zeewier. Het ruimtelijk accent ligt daarbij op de Bevelanden.

Voor overheden zijn er een paar mogelijkheden om de economische ontwikkeling van een gebied te stimuleren. De belangrijkste daarvan zijn het bieden van voldoende milieu- en ontwikkelingsruimte, alsmede de bereikbaarheid en verbindingen met het achterland.
De Zeeuwse Kanaalzone is in zoverre een uniek gebied dat er al veel is geïnvesteerd in verbetering van de bereikbaarheid, terwijl dat elders vaak een sluitstuk is. Zo is de Westerscheldetunnel alweer ruim een decennium in bedrijf, de Sluiskiltunnel en aansluitende N62 zijn in uitvoering en de nieuwe zeesluis Terneuzen wordt voorbereid.
De kern van de opgave is om gezamenlijk te achterhalen wat de volgende stappen moeten zijn om maximaal rendement uit deze investeringen te halen en kansen voor versterking binnen de topsectoren te bieden. Dat zal alleen kunnen in nauwe samenwerking tussen havenbedrijf, overig bedrijfsleven en de overheden (landelijk, provinciaal en lokaal). Voor een groot deel is het oppakken van kansen een zaak van de markt.
De herstructurering van de Vlissingse Stadshavens, met aangrenzend de mogelijke aanleg van een nieuwe marinierskazerne, draagt tevens bij aan de verbetering van havengerelateerde activiteiten.

Bereikbaarheid
Om de kansen voor de Nederlandse economie ten volle te benutten moet voor de Zeeuwse (haven)bedrijvigheid een optimale bereikbaarheid over de weg, water, spoor en buisleidingen gewaarborgd zijn. Na de investeringen van de afgelopen jaren en na afronding van de lopende projecten is de capaciteit van de netwerken grotendeels op orde. De regio kent relatief weinig structurele knelpunten en onderscheidt zich internationaal dan ook door relatief weinig congestie op de weg.
De topsector Logistiek werkt aan een visie op een 'kernnetwerk logistiek' van nationale verbindingen en multimodale knooppunten. Voor de internationale corridors is er reeds een netwerk vastgesteld. De vaarwegen door de Zuidwestelijke Delta zijn onderdeel van het hoofdvaarwegennet en het Trans-European Netwerk (TEN-T).
Hoewel de capaciteit van de netwerken (na uitvoering van de op stapel staande werken) goed is, is er in de regio wel enige zorg over de robuustheid van het totale bereikbaarheidssysteem . Dit kan alleen als elke modaliteit op zich voldoende robuust is, of als de rol van de ene modaliteit in geval van nood door een andere modaliteit overgenomen kan worden. Hoewel het accent binnen de context van deze hoofdopgave ligt in de bereikbaarheid van het goederenvervoer, lift het personenvervoer – waaronder

ook economisch relevant toeristisch verkeer – uiteraard mee op maatregelen die daaruit naar voren komen.
De noord-zuid georiënteerde wegverbindingen over de Zeeuwse eilanden verdienen volgens de regio speciale aandacht. Met het oog op de toeristisch-recreatieve kwaliteiten van de Zeeuwse Delta zullen deze N-wegen zich niet tot goederenas mogen ontwikkelen. Het goederentransport over de weg wordt afgewikkeld via de A58 en N62 , die bij Bergen op Zoom respectievelijk Zelzate aantakt op de (inter)nationale hoofdinfrastructuur.

Weg
De voor Zeeland belangrijke (inter)nationale autosnelwegen lopen in een hoefijzervorm om de provincie heen. De A58 verbindt als Zeeuwse slagader het havengebied met het Nederlandse en Vlaamse achterland. De problemen met de Vlaketunnel in 2011 tonen aan dat de bereikbaarheid die afhangt van één autosnelweg erg kwetsbaar is. Het is volgens de regio de vraag of de alternatieven in geval van calamiteiten voldoende robuust zijn. Hiervoor is nader onderzoek noodzakelijk, waarbij onder meer ook de functionaliteit van de N59 op zowel het Zeeuwse als Zuid-Hollandse deel kan worden meegenomen.
De N62 vormt de verbinding van het Zeeuwse havengebied met enerzijds de zuidelijke tak van het hoefijzer in Vlaanderen (Gent en Vlaamse hoofdwegennet) en anderzijds de A58. Plannen voor de opwaardering van de N62 tot (volledige ongelijkvloerse) autoweg zijn in uitvoering.

Voor het doorgaande noord-zuidverkeer is de A4 ten oosten van Zeeland de aangewezen route. De A4 wordt in landelijk en Europees beleid gezien als de doorgaande noord-zuid-as voor goederenvervoer[1] en loopt op het traject van knooppunt Zoomland tot knooppunt Markiezaat samen met de A58. Dit hele traject vormt een aandachtspunt, omdat daar naar Zeeuwse maatstaven congestieverschijnselen beginnen op te treden. Vooralsnog – zo tonen de nationale analyses aan – worden op de A4 alleen in een hoog groeiscenario in 2028 nationale streefwaarden overschreden.
Het grootste aandachtspunt op dit traject is het knooppunt Zoomland nabij Bergen op Zoom, omdat deze doorgaande route daar over circa 200 meter terug gaat naar één rijstrook.
Zeevaart
Hoewel de Westerschelde zelf recent verdiept is, legt het traject tussen Noordzee en Westerschelde beperkingen op aan de maximale diepgang waarmee Vlissingen en daarmee het gehele Scheldebekken bereikt kan worden. De maximale diepgang op dit moment is 16,5 meter. Gelet op de schaalvergroting in de bulk- en containervaart is het bereikbaar maken van de Scheldemonding voor grotere (capesize) schepen met een maximale diepgang van 17,5 m wenselijk, wil het Scheldebekken ook in de toekomst een rol in bijvoorbeeld erts en kolen blijven spelen. In de maatvoering van de geplande nieuwe sluis bij Terneuzen is rekening gehouden met de horizontale maten (lengte en breedte) van capesize schepen, die steeds meer de norm worden voor bulkvervoer. De diepgang van schepen kan verminderd worden door die te lichteren (overslaan naar binnenvaartschepen). Dat lichteren kan gebeuren bij Vlissingen, maar niet op volle zee. Het is dus voor Terneuzen en Gent van belang dat volbeladen capesize schepen (met een diepgang tot 18 meter) wel het Scheldebekken kunnen bereiken om daar gelichterd te worden. De huidige maximale diepgang van 16,5 meter betekent dat een steeds afnemend deel van de mondiale bulkvloot volbeladen het Scheldebekken kan bereiken, met alle consequenties van dien voor de bulktrafieken. Om de nautische toegang vanaf de Noordzee te verbeteren zullen op het Noordzeetraject ter hoogte van Knokke en Cadzand (ook wel de Wielingen genoemd) enkele drempels verlaagd moeten worden. In VNSC-verband wordt hier momenteel aan gewerkt. De noodzaak van verdere actie voor

[1] Dit geldt voor de langere termijn: zolang de A4 ten zuiden van Rotterdam niet is doorgetrokken, fungeren de A15 ten zuiden van Rotterdam en de A16 als onderdeel van het internationaal kernnet.

schepen met 17,5 meter diepgang zal meer voeten in de aarde hebben, en wordt nader bezien in de capaciteitsstudie zoals zal worden verricht in het kader van de VNSC.

Spoor
Over het spoor is Zeeland ontsloten via een oost-west-verbinding, voor zowel personen- als goederenvervoer, met een goederenaftakking naar het Sloegebied. Het ontbreekt nog aan een directe spoorverbinding vanuit de Vlissingse haven naar Antwerpen en verder, terwijl een groot deel van de goederenstromen juist naar het zuiden gericht is. Een directe spoorverbinding naar Antwerpen herstelt volgens de regio het level playing field w.b. spoorvervoer vanwege of lagere tarieven of kortere afstand. Want vanuit Vlissingen moet eerst naar Kijfhoek gereden worden en dan weer terug.

Rijk:
Het is eigenlijk gewoon een economisch verhaal) en ontlast qua externe veiligheid en hinder de West-Brabantse en Zuid-Hollandse woonkernen. Het Rijk ziet op dit moment geen reden om deze spoorverbinding aan te leggen; zowel de Nederlandse als de Belgische capaciteitsanalyses geven hier geen aanleiding toe.
Verbetering van de spoorontsluiting vanuit Zeeuws-Vlaanderen wordt mogelijk indien de havenspoorlijn tussen Antwerpen en Zeebrugge langs de A11 wordt gerealiseerd. In dat geval zullen de kansen voor een directe aftakking vanuit Zelzate naar de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone worden onderzocht.

Binnenvaart
Vanaf Rotterdam lopen er twee hoofdroutes naar het zuiden: via het Schelde-Rijnkanaal naar Antwerpen en via de Deltawateren naar Terneuzen-Gent en Parijs. Deze laatste route zal in belang toenemen door de opwaardering van de Seine-Schelde-verbinding. Grootschalige ontwikkelingen op de Antwerpse Linkerscheldeoever, de doorvaarthoogtebeperkingen op het Schelde-Rijnkanaal en oplopende wachttijden bij de Berendrecht- en Zandvlietsluis zorgen ervoor dat binnenvaartverkeer tussen Antwerpen en Rotterdam in toenemende mate kiest voor de route via Westerschelde, Kanaal door Zuid-Beveland en de Krammersluizen.
Voor Nederland is het van belang om de toenemende congestie bij Krammer-, Kreekrak- en Volkeraksluizen en in mindere mate de sluizen bij Hansweert te blijven koppelen aan de discussies over het beheer en de kwaliteit van de Deltawateren, zoals een mogelijk zout Volkerak-Zoommeer.
Op basis van de MIRT-verkenning Volkeraksluizen heeft de minister in april 2013 een voorkeursbeslissing genomen. Dit bestaat uit 3 delen, te weten;
• Quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen;
• Monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden;
• Een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2026 en 2030).

Voor het sluizencomplex bij Terneuzen is er zicht op financiering en is inmiddels een Vlaams-Nederlandse planuitwerkingsfase gestart voor een zeesluis, die tevens het capaciteitsprobleem voor de binnenvaart kan oplossen. Een daadwerkelijke investering in de verschillende genoemde sluizencomplexen zal op termijn onvermijdelijk zijn om de economische kansen in Zeeland, ten gunste van de BV Nederland, te verzilveren. Het gaat dan om de onderlinge verbinding tussen de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta en op termijn de verbinding van dat complex met het havengebied Parijs-Rouen-Le Havre. Voor de regio Zeeland zelf is een belangrijke opgave om – in aanvulling op de grootschalige zeehavens – de kleinere binnenhavens en loswallen in stand te houden.

Buisleidingen
Eén van de nationale belangen in de SVIR is 'ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via 'buisleidingen'. Het aantal buisleidingen in Zeeland groeit de laatste jaren in toenemende mate. Dit is een uitstekende ontwikkeling; vervoer van

stoffen via buisleidingen is een milieuvriendelijke modaliteit en versterkt de positie van Zeeland in logistieke netwerken. De provincie hanteert een bundelingsprincipe, waarbij regionale leidingen in een daarvoor bestemde strook worden gelegd. Dit bundelingsprincipe sluit aan bij de Rijksstructuurvisie buisleidingen.
Aandachtspunt blijft het afstemmen van de regionale en landelijke visie op buisleidingstroken, alsmede de capaciteit van de leidingenstrook richting Antwerpen. De provincie wil bekijken op welke manier het gebruik van buisleidingen verder kan worden bevorderd en kijkt daarbij met interesse naar de ervaringen die met de Buisleidingenstraat Nederland zijn opgedaan.

Energie

Energie is een noodzakelijke voorwaarde voor het functioneren van de economie. De energiehuishouding moet duurzamer en minder afhankelijk worden van schaarse fossiele brandstoffen. Daarbij moet meer worden geprofiteerd van de sterke energiesector. Het is nodig om vroegtijdig ruimtelijke keuzes te maken om voldoende ruimte te hebben voor energieproductie, -opslag en -transport en om de beschikbare ruimte snel en efficiënt te kunnen benutten als de markt daarom vraagt. Daartoe stelt het kabinet Rijksstructuurvisies op voor windenergie op land, de ondergrond en buisleidingen, en evalueert het kabinet de bestaande Rijksstructuurvisie Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (2012). Met het gesloten Energieakkoord voor duurzame energie (september 2013) neemt het rijk samen met betrokken partijen verdere stappen om de energievoorziening te verduurzamen. In het Energieakkoord is vastgelegd dat in 2020 14% van alle energie duurzaam moet zijn opgewekt. In 2023 moet dat 16% zijn.
Zeeland wil hieraan bijdragen met oog voor duurzame energie en uitstoot van broeikasgassen en rekening houdend met de Zeeuwse geografische, maatschappelijke en bestuurlijke context.
De - voor Nederlandse begrippen – in Zeeland overvloedige aanwezigheid van natuurlijke hulpbronnen als zon, water en wind, en de reeds aanwezige energiecentrales en diepzeehavens bieden diverse mogelijkheden om (duurzame) energie op te wekken en via de nieuwe hoogspanningsverbinding Zuid-West 380 kV te transporteren.

Windenergie & economische spin-off

Wind op land

Doelstelling van de provincie is het realiseren van 570,5 mW in 2020 als Zeeuwse bijdrage aan de landelijke doelstelling van 6.000 mW. Windenergie heeft in de afgelopen 10 jaar een flinke schaalvergroting gekend. Dit is mede bereikt door opschaling van bestaande windmolenparken. Conform het nieuwe Omgevingsplan wordt ingezet op verdere concentratie en opschaling van windmolens op de Oosterscheldekering, bij de Kreekraksluizen, in het Sloegebied en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Daarnaast wordt ingezet op een nieuw windmolenpark bij de Krammersluizen als vijfde grootschalige concentratiegebied. Voor dit park is de Rijkscoördinatieregeling (RCR) in het kader van de Elektriciteitswet gestart. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft ter inzage gelegen.

Op korte afstand, maar net buiten Zeeland, liggen ook een aantal concentratiegebieden voor windenergie. In zuidelijk Zuid-Holland zijn gebieden in beeld op Goeree-Overflakkee en in de Rotterdamse haven cq. de Tweede Maasvlakte. In Noord-Brabant wil de provincie haar opgave vooral concentreren langs de A16. Deze locaties liggen allemaal op redelijk korte afstand van elkaar; daarom moet goed worden gekeken naar landschappelijke impact en draagvlak.

Wind op zee

Het Rijk zet in naar opschaling naar een operationeel windvermogen op zee van 4450 MW in 2023. Het Rijk zal in samenspraak met andere partijen windgebieden aanwijzen in de Structuurvisie Wind op zee. Zeeland beschikt in het Sloegebied over zowel de locaties als geschikte bedrijven om economische spin-off van windparken op zee te verwezenlijken. Doelstelling is het zorgdragen dat de maintenance-industrie voor wind op

zee voor de Zeeuwse kust op Zeeuwse bodem zal worden georganiseerd. Op dit moment onderzoekt de provincie waar en hoe de economische spin-off gerealiseerd kan worden. Ook liggen er initiatieven voor een windpark voor de Zeeuwse kust, mogelijk kan daarbij aansluiting worden gevonden bij de al bestaande Vlaamse windtoepassing op zee bij de Vlakte van de Raan.

Herbenutting industriële restwarmte (onderdeel projectteam BiobasedEconomy)
Zeeland wil de beschikbare restwarmte vanuit de industriële complexen opnieuw gebruiken. Daarvoor zijn investeringen in de onrendabele toppen noodzakelijk. Zowel in de Kanaalzone (Multi Utility Providing-project) als in het Sloegebied (Restwarmte-benutting Sloegebied) worden inventarisaties uitgevoerd. Het project WarmCO is gerealiseerd en een aantal kansrijke koppelingen worden op dit moment uitgewerkt. De verdere uitrol van restwarmtekoppelingen in Zeeland, ook naar de bebouwde omgeving (woningen, bedrijven, recreatie, mobiele warmte etc) is een grote uitdaging voor de komende jaren.

Kernenergie
Begin 2012 zijn de initiatieven voor de bouw van een nieuwe kerncentrale in Borssele door Delta en RWE stilgelegd. De minister van EL&I heeft in verband met het uitstel van de nieuwe kerncentrale (voorlopig) aangegeven dat niet verder gewerkt kan worden aan het inpassingplan en daarmee aan het planMER voor de locatie Borssele. Indien één van de initiatieven weer wordt opgepakt of als er een nieuw initiatief komt, kan het kabinet zo nodig een nieuw voorbereidingsbesluit nemen.

4 Thematische opgaven

4.1 Duurzame verstedelijking

Zeeland heeft verschillende troefkaarten in handen voor een aantrekkelijk woon-, werk en leefklimaat: nabijheid van kust en deltawateren, het veelzijdige landschap en cultuurhistorisch hoogwaardige kernen met een goed voorzieningenniveau. Daarnaast zijn er omvangrijke en vitale werkgebieden, variërend van de zeehaventerreinen voor zware industrie tot hoogwaardige bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de steden. Zeeland zit als onderdeel van de Zuidwestelijke Delta in een overgang van structurele bevolkingsgroei naar een situatie van stabilisatie en lokaal zelfs een inwonerafname. Er zal nagedacht moeten worden over de manier waarop de noodzakelijke herstructurering van wonen, werken en voorzieningen ruimtelijk gestuurd dient te worden. Ruimtelijk kiest Zeeland voor bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik door inzet van de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze is door het Rijk vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte en door de provincie uitgewerkt in het concept Omgevingsplan 2012-2018. De volgende stappen worden door de betrokken overheden beoordeeld:

1. voorziet de beoogde ontwikkeling in een regionale behoefte; kwantitatieve en kwalitatieve vraag op regionale schaal;
2. kan de regionale vraag binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd op locaties voor herstructurering of transformatie;
3. kan de ontwikkeling worden gerealiseerd zodat deze passend (multimodaal) ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Het is belangrijk om voorzieningen, wonen en werken via de Z4 regionaal af te stemmen en door samenwerking een sterker aanbod te genereren.

<u>Voorzieningen: afstemmen en focus aanbrengen</u>
De helft van de Zeeuwen woont in Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen, die samen het Zeeuws stedennetwerk Z4 vormen. Deze steden zijn het sociaal-culturele en economische hart van Zeeland. Het voorzieningenniveau in de Z4 is ten opzichte van

andere steden met eenzelfde aantal inwoners relatief hoog, er is echter wel sprake van "meer van hetzelfde". De voorzieningen staan onder druk van autonome schaalvergroting. Tegelijkertijd ontbreken de echte bovenregionale (top)voorzieningen. Betere onderlinge afstemming tussen de Z4 kan leiden tot een hoger voorzieningenniveau dan nu het geval is.
In de dunbevolkte delen van Zeeland moet de focus verschuiven van "ieder dorp haar voorziening" naar hoogwaardigere voorzieningen in een beperkter aantal kernen. De provincie stimuleert gemeenten om samen met de Z4 dit opschalingsproces van onderop te starten en werkt mee aan het tot stand komen van regionale Masterplannen Voorzieningen.

Wonen: V5
De Zeeuwse woningmarkt wordt gekenmerkt door relatief kleine en oude woningen en een groot aandeel particulier bezit. Door demografische veranderingen is er sprake van een wijzigende vraag waarmee de huidige woningvoorraad steeds minder toekomstbestendig wordt. Overheden, corporaties, banken en makelaars staan samen voor de uitdaging om het bestaande woningaanbod om te vormen. Verbeteren, veranderen, vernieuwen, vervangen en verminderen (V5) zijn daarbij de sleutelwoorden. In de (sociale) huursector ligt de verantwoordelijkheid bij de corporaties. Aanpak van de bestaande particuliere woningvoorraad gebeurt op meerdere fronten: allereerst door middel van het instellen van een herstructureringsfonds, waaruit subsidies, goedkope leningen of garantstellingen beschikbaar kunnen worden gesteld. Investeringen zouden gericht moeten worden op het toekomstbestendig maken van de particuliere woningvoorraad, , energiebesparende maatregelen en vervangende nieuwbouw. Deze middelen zijn gericht op het uitlokken van particuliere investeringen. . Naast de goedkope leningen stelt de provincie Zeeland ook geld beschikbaar voor het verminderen en toekomstgeschikt maken van de onderkant van de particuliere woningvoorraad. Het geld is beschikbaar vanaf eind 2013 via de subsidieregeling 'Provinciale Impuls Woningmarkt 2013-2018'.
Naast financiële instrumenten wordt beleidsmatig via regionale woningmarkstafspraken gestuurd op het omvormen van de planvoorraad van woningen. Hiermee wordt bereikt dat de nieuwbouw en herstructurering in lijn is met de toekomstige huishoudensamenstelling- en omvang.
Conform het door Rijk en regio ondertekende Convenant Bevolkingsontwikkeling Zeeland is afgesproken dat beide partijen zich inspannen om mogelijkheden van nieuwe bekostigingsmodellen ten behoeve van de herstructureringsopgave te verkennen. Om de goede randvoorwaarden voor de aanpak van de particuliere woningvoorraad te scheppen ziet de Provincie er in het kader van het nieuwe Omgevingsplan 2012-2018 op toe dat overtollige plancapaciteit wordt gereduceerd. Primair ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeenten per regio, waarbij de Provincie het proces zal ondersteunen. Als een regio deze taak niet goed vervult zal de Provincie de verantwoordelijkheid over moeten nemen.

Werken: herstructureren en transformeren
Bij bedrijventerreinen vormt concentratie op grootschalige terreinen en het voorkómen van overaanbod de rode draad. Door regionale afstemming wordt bovendien gefocust op kwaliteit. De herstructureringsopgave op verouderde bedrijventerreinen ligt verspreid over Zeeland; de grootste opgaven liggen in de Z4. Om de daar voldoende aanwezige voorraad optimaal te benutten, zijn bedrijfsverplaatsingen en herstructureringen noodzakelijk. Ook transformatie is een optie om verouderde bedrijventerreinen op te knappen. Speciale aandacht is daarbij nodig voor de Z4-transformatiegebieden (Goese Schans, Ramsburg, Axelsedam en Scheldekwartier). Deze potentiële woonlocaties zijn financieel moeilijker te ontwikkelen dan uitleglocaties aan de stadsrand. Door grote wijkomvang en relatief dunne bouwstromen is de doorlooptijd lang, dus met een zwaar doortikkende rente in de exploitatie.

Ruimtelijke ontwikkeling Zeeuws-Vlaanderen

Naast woningbouw- en werklocaties zal ook herschikking van voorzieningen en woningsoorten ten gevolge van veranderende demografische groepen hun invloed hebben op de ruimtelijke structuur. Hetzelfde geldt voor de huidige en mogelijk structurele groei van het aantal Vlamingen in de grensgebieden en voor de verbeterde grensoverschrijdende bereikbaarheid. Het zijn allen ontwikkelingen die vragen om ruimtelijke anticipatie. Ook op grotere schaal heeft de toenemende verwevenheid tussen Zeeland en Vlaanderen ruimtelijke consequenties. Dit alles vraagt om een gezamenlijk antwoord en nog belangrijker: om een gezamenlijke weg daar naar toe. Zoals in het Convenant Bevolkingsontwikkeling is opgenomen, neemt de provincie daarom het initiatief om de ruimtelijke gevolgen van demografische veranderingen in kaart te brengen en samen met de (grens-)regio's een grensoverschrijdende structuurvisie te maken. Het Rijk zal daarbij kennis en kunde beschikbaar stellen, onder andere via de internationale ruimtelijke overleggremia. Ook zet het Rijk in op een actieve betrokkenheid bij de krimpaanpak in het Topkrimpgebied Zeeuws-Vlaanderen.
Voorgesteld wordt de inzet van het RVOB te richten op 3 projecten:

- Gebiedsontwikkelingen aan de Westerschelde en Noordzee gericht op een mix van jachthavens, wonen en voorzieningen. Dit betreft een drietal economische ontwikkelingsprojecten in Perkpolder, Breskens en Cadzand Bad.
- In overleg met de regio wordt bekeken en uitgewerkt of en zo ja welke match te maken is van de omvangrijke Rijksgrond en waterposities in Zeeuws-Vlaanderen met regioprojecten of programma’s.
- In overleg met BZK wordt medewerking verleend aan het opstellen van een MKBA gericht op wonen en voorzieningen. Met BZK zal worden afgestemd of en in welke mate andere gebiedsdelen van Zeeland daarin zullen worden meegenomen.

4.2 Recreatie, toerisme en cultuur

Zeeland is een provincie waar recreatie, toerisme en cultuurhistorische waarden hoog in het vaandel staan. Recreatie en toerisme zijn belangrijke pijlers van de regionale economie; een kleine 10% van de Zeeuwse beroepsbevolking is in deze sector werkzaam. De gebiedseigen Zeeuwse kwaliteiten, zoals de kust en het rustige platteland, worden ingezet om een input te geven aan de regionale economie. Kwaliteit heeft prioriteit bij de ontwikkelingen op het gebied van toerisme, recreatie en cultuur, mede om de (inter)nationale concurrentiepositie van Zeeland te versterken. Het aandachtspunt zal niet alleen liggen bij de intrinsieke recreatieve kwaliteit van de recreatielocaties zelf. Ook de combinatie tussen recreatie, toerisme en kustontwikkeling, het verbreden van het toeristisch perspectief Zeeland en de Zeeuwse cultuurhistorische waarden moeten worden benadrukt.

<u>Kwaliteitsverbetering kustrecreatie</u>
De kwaliteitsverbetering van de Zeeuwse kust in relatie met (nieuwe) ontwikkelingen in de recreatiesector is één van de belangrijkste aandachtspunten voor de komende jaren. Hoewel Zeeland een groot potentieel heeft met betrekking tot accommodatie voor recreanten, komt de laatste jaren duidelijk naar voren dat in de kustzone sprake is van verouderde verblijfsvoorzieningen en verrommeling van het landschap. Daarnaast kunnen ook grote gebiedsgerichte projecten bijdragen aan kwaliteitsverbetering van de recreatie. Voorbeelden hiervan zijn projecten als Waterdunen en Perkpolder.
De herontwikkeling van de Brouwersdam in relatie met de nieuwe visie op de Grevelingen (herstel natuurwaarden, terugbrengen getij met daaraan gekoppeld nieuwe ontwikkelingen op het gebied van recreatie en toerisme) kan als voorbeeld gegeven worden en heeft als doel om vooral bezoekers uit de Rijnmond naar Zeeland te trekken. Bij de herontwikkeling wordt gekeken naar een kwalitatieve verbetering van het gebied, om zo een trekpleister te worden voor dag- en verblijfsrecreanten. Realisatie van de "Duurzame Jachthaven van de Toekomst " en de intentieverklaring voor een getijdencentrale in de Brouwersdam geeft het startsein voor de ontwikkelingen in dit

gebied. Ook nieuwe ontwikkelingen op Neeltje Jans en realisatie van een hotel bij de Veerse Dam zijn van groot belang voor kwaliteitsverbetering in de kustzone.

Verbreden toeristisch perspectief Zeeland
Het is van groot belang om een breed draagvlak en een sterke positie betreffende toerisme te behouden en te vergroten. Op dit moment is er enerzijds een goede ontwikkeling op het terrein van watersport, dagrecreatie en hotels te zien. Anderzijds is er sprake van stagnatie in de kampeer- en bungalowsector. Het verbreden van het toeristisch perspectief is daarom de komende jaren speerpunt. De focus ligt vooral op het verbeteren van de waterbeleving. Het ruimte bieden aan watersport betekent dat ruimte wordt geboden aan de verdere ontwikkelingen van de Zeeuwse jachthavens. Dit met name door de uitbreiding van het aantal ligplaatsen en het verder ontwikkelen van watersportgerelateerde recreatie. Aard, schaal en omvang van deze ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij de omgeving (o.a. Natura2000) en het landschap. Naast het verbeteren van de Zeeuwse jachthavens zal ook de infrastructuur binnen de watersportsector worden verbeterd. Gedacht wordt aan het profileren van het Veerse Meer en de Grevelingen met de Brouwersdam als watersportcentra en het realiseren van aanleglocaties voor de cruisevaart. Ook wordt ingegaan op de toegenomen belangstelling van onderwatersportrecreanten.
In Interregverband wordt gesproken over plannen om de kusttram van Knokke naar De Panne zowel aan Franse als Nederlandse zijde te verlengen. In beide landen is er sprake van een grote toegevoegde waarde in de vorm van belangrijke natuurgebieden (Dunes Marchand en Het Zwin) als contrast ten opzichte van de tussenliggende verstedelijkte Vlaamse kustzone. In Zeeland kan worden gedacht aan een verbinding van Knokke rondom het Zwin naar het eindpunt Breskens, waarbij een tracé langs de toeristisch-recreatieve hotspot Sluis een zeker te onderzoeken optie is.

Versterken en benutten cultuurhistorische kwaliteiten elementen
Cultuur en cultuurhistorie zijn beeldbepalende onderwerpen als het gaat om het vestigingsklimaat, de leefbaarheid, de beleving van de regionale identiteit en de toeristische aantrekkingskracht van Zeeland. Provincie Zeeland wil bij ruimtelijke ontwikkelingen de cultuurhistorie vanaf het begin volwaardig mee (laten) wegen. Zo kan de cultuurhistorie kwaliteit en betekenis toevoegen aan deze ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij staat de strategie 'behoud door ontwikkeling' centraal. Het behoud van erfgoed betekent keuzes maken in de transformatie van een object of gebied naar de nieuwe functie en betekenis.Hierbij gaat het niet alleen om individuele objecten maar ook om bescherming en ontwikkeling van waardevolle landschappen en structuren. Dit mede vanwege de toeristische attractiewaarde en de bijdrage aan de landschappelijke kwaliteit. Provincie Zeeland wil inzetten op herbestemming en gebruik van monumenten, aansluitend op de uitgangspunten van de Mondernisering van de Monumentenzorg en de visie Erfgoed en Ruimte van het Rijk. Een voorbeeld hiervan is de transformatie van een oude suikerloods in Sas van Gent tot Industrieel Museum Zeeland.

4.3 Natuur en landschap

De Zeeuwse natuurgebieden zijn onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De Ecologische Hoofdstructuur,sinds kort ook bekend als het Natuurnetwerk Nederland vormt een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden van (inter)nationaal belang. In het kader van Europese verplichtingen zijn door het Rijk gebieden aangewezen als Natura 2000-gebieden: alle Deltawateren, de Voordelta, de Vlakte van de Raan, de Kop van Schouwen, de Manteling van Walcheren, de Kapelse en Yerseke Moer, de Vogelkreek, de Canisvliet, het Groote Gat Oostburg en het Zwin en de Kievittepolder (allen gelegen binnen de EHS).
Het tot stand brengen en beschermen van de EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden is een opgave in de MIRT-agenda. De gewijzigde verantwoordelijkheidsverdeling (als gevolg

van het Bestuursakkoord Natuur[2]) tussen Rijk en provincies voor het natuurbeleid (en het landelijk gebied) houdt in dat provincies verantwoordelijk zijn voor het realiseren van het Natuurnetwerk Nederland en het Rijk alleen nog verantwoordelijk en aanspreekbaar is op het nakomen van de Europese verplichtingen. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies de EHS met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities. Het Natuurpact (september 2013) betreft een overeenkomst tussen Rijk en provincies waarin onder andere de ambities met betrekking tot ontwikkeling en beheer van natuur in Nederland zijn vastgelegd voor de periode tot en met 2027. Dit pact is in nauw overleg met maatschappelijke organisaties tot stand gekomen en vormen een 'plus' bovenop de afspraken uit het Bestuursakkoord Natuur.
De natuurgebieden maken onderdeel uit van het fraaie Deltalandschap, dat voor een groot deel is ontstaan door menselijk handelen sinds de Vroege Middeleeuwen. Walcheren, de Zak van Zuid-Beveland en West Zeeuws-Vlaanderen zijn aangeduid als Nationaal Landschap. Deze worden door het Rijk erkend, evenals het Nationaal Park Oosterschelde, maar vallen onder de beleidsmatige verantwoordelijkheid van de provincie. In deze gebieden die een belangrijke kwaliteit voor recreatie en toerisme in Zeeland vormen, gelden dezelfde planologische ontwikkelingsmogelijkheden en beperkingen als in de rest van Zeeland. Op landschappelijk en cultuurhistorisch vlak staan daarbij de voor deze gebieden benoemde kwaliteiten en daaraan gekoppelde strategieën centraal. De Provincie roept vooral marktpartijen en ondernemers op de kansen en mogelijkheden die deze bijzondere status met zich meebrengt op economisch en landschappelijk verantwoorde wijze te vermarkten.

Bescherming en toegankelijkheid natuurgebieden
Doelstelling is bescherming van de typisch Zeeuwse natuurwaarden, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het behoud van de (inter)nationale biodiversiteit en de omgevingskwaliteit. Alle bestaande natuurgebieden en agrarische gebieden van ecologische betekenis worden planologisch beschermd via de Verordening Ruimte Provincie Zeeland(VRVZ) en bestemmingplannen. Hierbij zijn mitigatie en compensatie aan de orde als aantasting van natuurwaarden onvermijdelijk is. Van bijzondere waarde zijn de Natura 2000-gebieden, waar de Natuurbeschermingswet 1998 van kracht is. Voor deze gebieden worden beheerplannen opgesteld, voor de Deltawateren door het Rijk en voor alle overige gebieden door de provincie. Voor de bescherming van bijzondere soorten worden specifieke maatregelen genomen op basis van de leefgebiedenbenadering: kust, moeras, cultuurlandschap. Verder moet de kwaliteit van bestaande natuurgebieden verbeterd worden, waarbij verdroging, vermesting en versnippering de grootste knelpunten zijn.
Voor de beleving van de Zeeuwse natuur, alsmede voor een optimale ondersteuning van toerisme en recreatie, is het van belang dat natuur toegankelijk is. Alle natuurgebieden worden daarom systematisch op mogelijkheden voor verbetering van de toegankelijkheid bekeken. Daarnaast wordt werk gemaakt van een netwerk van wandelpaden door natuurgebieden en over boerenland.

Beheer natuurgebieden
De Zeeuwse natuur wordt goed en actief beheerd. De provincie stel de doelen hiervoor vast en stuurt het beheer van de natuurorganisaties en particuliere beheerders. Het Rijk is beheerder van de Deltawateren, de Voordelta en de Vlakte van de Raan.

Ontwikkeling nieuwe natuur
De provincie en het Rijk hebben zich als doel gesteld om voor 2027 een gezamenlijk netwerk van nieuwe natuur te ontwikkelen, genaamd de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of het Natuurnetwerk Nederland. De begrenzing en realisatie is de verantwoordelijkheid van de provincies,die hiervoor via het Provinciefonds rijksmiddelen

[2] Het geheel aan afspraken tussen Rijk en provincies over decentralisatie van het natuurbeleid, te weten het onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur d.d. 20 september 2011, de aanvullende afspraken d.d. 7 december 2011 en de uitvoeringsafspraken d.d. 8 februari 2012 worden nader geduid als Bestuurakkoord Natuur.

ontvangen. Op 24 september 2013 heeft de provincie de EHS vastgesteld waarbij prioriteit is gegeven aan natuurontwikkeling die bijdraagt aan de internationale natuurdoelen. Voor de opgave van 5713 ha nieuwe natuur is al 4564 ha verworven(80%) , er blijft tot 2027 dus nog een taakstelling voor verwerving van 1149 ha over. Van de al verworven ha's wordt in 2014 en 2015 nog ca 800 ha ingericht ('EHS-pijplijnprojecten').De natuurontwikkelingsgebieden kennen via de VRPZ een waarborgingsbeleid tegen onomkeerbare ingrepen zonder dat er sprake is van een planologische schaduwwerking voor de huidige agrarische functie.
Via droge en natte ecologische verbindingen (ecologische wegbermen, binnendijken en natuurvriendelijke waterlopen) worden de natuurgebieden van de EHS aaneen gesmeed als ecologisch stelsel. Via ontsnipperingsmaatregelen worden ecologische barrières wegge-nomen.

<u>Landschap</u>

Bescherming en ontwikkeling van waardevolle landschappen moeten leiden tot een vergroting van (in)directe economische baten. De inzet is erop gericht de identiteit, diversiteit en belevingswaarde van het Zeeuwse landschap te behouden en te versterken. Waar mogelijk wordt deze inzet ook verbonden met de nationale belangen voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke en cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Herkenbaarheid, identiteit en regionale diversiteit zijn de belangrijke uitgangspunten. Van regionaal en nationaal belang zijn bijvoorbeeld duinen, monumentale bebouwing, kreekruggen, bijzondere polders, vestingsteden en de Staats-Spaanse Linies. Dergelijke gebieden verdienen behoud en via de VRPZ (planologische) bescherming. Daarnaast zijn op specifieke locaties in het landelijk gebied juist ook ruime ontwikkelingsmogelijkheden denkbaar, om optimaal te kunnen profiteren van het aantrekkelijke vestigingsklimaat. De provincie draagt hiervoor de eerste verantwoordelijkheid.

Bijlage:

Op weg van opgave naar uitvoering

In hoofdstuk 3 zijn de gezamenlijke opgaven beschreven. Daarbij is het van belang om de belangen en doelen van de afzonderlijke partners te kennen, immers dan ontstaat een beeld van gezamenlijke doelen. Vervolgens wordt het de kunst om een modus te vinden om oplossingen, maatregelen wo geld, (wetgevende) macht, (vastgoed)positie en kennis van iedereen in te zetten om de gemeenschappelijke doelen ook te kunnen uitvoeren. (Nb Dit kan ook gaan over het 'ontschotten van potjes' en het slechten van muren tussen departementen en afdelingen).
Integraal denken, dus denken aan de belangen van alle partners, is nodig voor goede en acceptabele oplossingen. Anderzijds is het voor het realiseren van plannen nodig dat je problemen niet ingewikkelder maakt dan ze zijn.
De provincies hebben de rol van gebiedsregiseur gekregen. Zij moeten ondernemend, verbindend en uitnodigend zijn. Dit vraagt helderheid over kaders en ruimte om in te springen op de actualiteit.

1. Vernieuwing MIRT

1.1 Veranderende context

In MIRT-verband zijn de samenwerkende overheden altijd gewend geweest om lange termijn afspraken te maken en het beschikbare budget te verdelen, ook als dit pas vijftien of twintig jaar later beschikbaar komt. De afgelopen jaren is het steeds lastiger gebleken om afspraken met zo'n lange tijdshorizon waar te maken.
De context is echter fundamenteel veranderd: zittende partijen hebben minder geld, de overheid is steeds minder de bepalende en initiërende partij en er ontstaan meer

initiatieven bij burgers en marktpartijen. Ook komen er ontwikkelingen op ons af waarvan we de impact niet precies kennen. Dit is van invloed op de omvang van de opgaven en hoe en wanneer met welke maatregelen deze kunnen worden gerealiseerd. In dit licht is het verstandig om op een flexibele manier te programmeren en te ontwikkelen en steeds kleine stapjes te zetten in de richting van de gezamenlijke ambitie. Hierdoor ontstaat ruimte om tijdig in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Daarbij zijn een stevig commitment en goede samenwerking tussen de diverse betrokken partijen van belang.

1.2Andere manier van werken

Het bovenstaande vraagt om een nieuwe manier van werken met een focus op: samenwerking met andere partijen, adaptief programmeren én de inzet van andere instrumenten (Vernieuwing MIRT).
Daarbij werken we vanuit de volgende principes:

1. De ambities en opgaven staan centraal
2. Daar waar de opgave nog te abstract geformuleerd zijn , wordt de opgaven met de betrokken partners gezamenlijk verder verkend en gedefiniëerd (kan in de vorm van een Mirt onderzoek zie 1.4)
3. Om van opgaven naar oplossingen te komen zoeken we ruimte en flexibiliteit om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende omstandigheden (adaptief programmeren zie 2). Dit krijgt vorm in een dynamische uitvoeringsagenda.
4. We zoeken de samenwerking met andere partijen om redenerend vanuit de opgave samen meer en creatievere oplossingen te bedenken die per saldo minder geld kosten en meerdere partijen tevreden stellen (zie 1.3).

1.3Andere oplossingen met andere partijen

Een belangrijke pijler van de vernieuwing van het MIRT is het samen met andere partijen zoeken naar (andere) oplossingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Het benaderen van bereikbaarheidsopgaven vanuit de **5 i's** uit de Bereikbaarheidagenda; te weten innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en tenslotte investeren. Voor het spoor is de Lange termijn Spooragenda het traject waarlangs in 2013 een consistent en samenhangend programma voor het spoor wordt uitgewerkt. De regio wordt bij deze uitwerking betrokken.
- Het breder inzetten van aankoop, beheer en verkoop van **overheidsvastgoed** bij het realiseren van beleidsdoelen. Bij het Rijk komt dit tot uitdrukking in de rijksvastgoedportefeuillestrategie die momenteel wordt opgesteld. De mogelijkheden om rijksvastgoed in te zetten bij beleidsopgaven verschillen per regio. Om opgaven scherp te krijgen kan het nodig zijn om voor concrete regionale vraagstellingen een MIRT onderzoek uit te voeren.
- Het **koppelen van beheer en ontwikkeling** als nieuwe manier om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat biedt mogelijkheden bij zowel bebouwing als infrastructuur.
- Een meer **kleinschalige, gefaseerde aanpak**, ook met initiatieven van burgers en bedrijven als centrale spil.
- **Vraaggericht** in plaats van aanbodgericht werken.
- **Nieuwe bekostigingsmogelijkheden** zoals revolverende fondsen (bv het programma voor energiebesparing aan de eigen woning) of inzet van middelen van pensioenfondsen.
- Het aanpassen/inzetten van **regelgeving** op zowel nationaal als provinciaal en lokaal niveau. Zie bijvoorbeeld de Omgevingswet en de Crisis- en Herstelwet.

1.4 Samen(hangend) onderzoeken en realiseren

Voor het vinden van oplossingen is een goede probleemanalyse van de opgave noodzakelijk. Het opstellen van die probleemanalyse gebeurt in samenwerking tussen

alle partijen die bij de opgave betrokken zijn. Ook het zoeken naar oplossingen gebeurt met direct betrokkenen en/of met partijen die een rol kunnen spelen bij de oplossing. Verschillende partijen kunnen daarbij de regie hebben, afhankelijk van waar het zwaartepunt ligt.
Een voorbeeld van dit soort samenwerking is het programma Beter Benutten waar Rijk, regio en private partijen samen werken aan het verminderen van files en het verbeteren van het milieu, ieder vanuit zijn eigen belang en verantwoordelijkheid.

Bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen is een brede blik van belang waarbij verder moet worden gekeken dan naar de plek waar het probleem of de opgave zich voordoet. Een van de voorgestelde methodes is het uitvoeren van een breed MIRT-onderzoek. Daarbij wordt de hele 'keten' in kaart gebracht om een goed beeld te krijgen van het probleem en de mogelijke oplossingen. Zo ontstaat ook zicht op mogelijkheden om win-win situaties te creëren. Bijvoorbeeld door waterbeheerders vroegtijdig te betrekken bij alle ruimtelijke plannen die van belang zijn voor het waterbeheer. Of door het speelveld waarnaar gekeken wordt te vergroten door niet alleen naar een knelpunt in infrastructuur te kijken maar naar de ontwikkeling van het hele gebied.

Deze manier van werken kan ertoe leiden dat overheden soms een andere rol krijgen. Zij zullen niet meer standaard de oplossing (en het probleem) bepalen, maar zijn één van de partijen die bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen betrokken is. Overheden zullen zich meer gaan richten op het formuleren van een visie (wenkend perspectief ipv een blauwdruk of eindbeeld), het schetsen van opties, het zorgen voor de juiste condities én het verbinden en combineren van oplossingen van andere partijen zodat meerwaarde ontstaat. Hierdoor krijgen burgers en bedrijven meer ruimte om initiatieven tot wasdom te brengen.

2 Adaptief programmeren: ambitie en opgaven centraal

Om flexibeler en meer inspelend op onzekerheden te kunnen programmeren kan gebruik worden gemaakt van een methode die we adaptief programmeren noemen.
Adaptief programmeren is een systematiek om ambities en abstract geformuleerde opgaven om te zetten in concrete (deel)opgaven om daar op het juiste moment de juiste stappen in te kunnen zetten en maatregelen aan te kunnen koppelen.

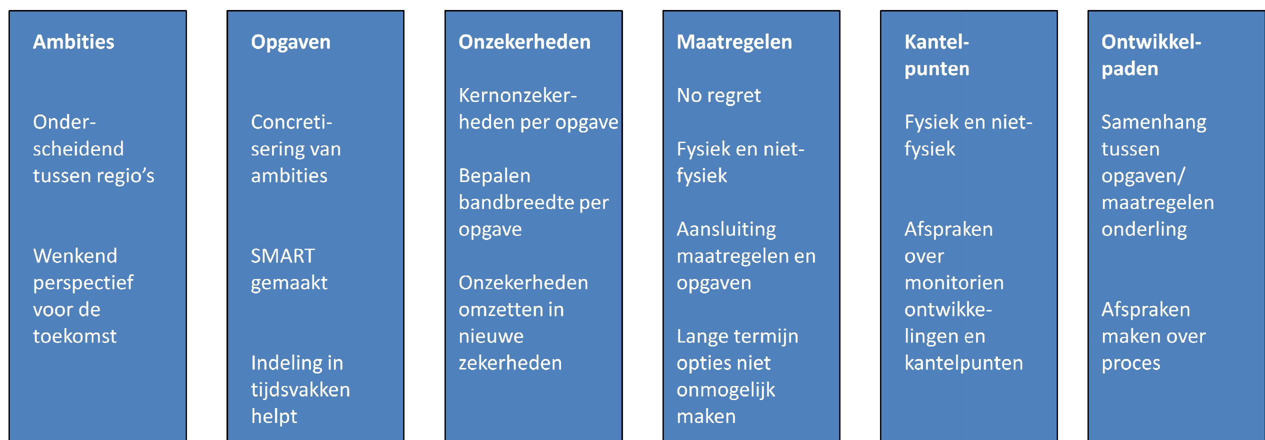
Adaptief programmeren bestaat uit zes stappen:

1. Het formuleren van een centrale ambitie die onderscheidend is tussen regio's en een wenkend perspectief schetst.
2. Het vertalen van de ambitie in concrete, meetbare opgaven. Een onderverdeling in tijdvakken (korte termijn, middellange termijn, lange termijn) kan daarbij helpen.
3. Het in kaart brengen van **onzekerheden**. Meestal zijn er maar een paar kernonzekerheden bij elke opgave die de bandbreedte van de omvang van de opgave bepalen. Gaat het bijvoorbeeld om mobiliteit, dan is het zaak rekening te houden met ontwikkelingen als economische groei, bevolkingsgroei en gedragsverandering op het gebied van mobiliteit. Voor watergerelateerde vraagstukken moet rekening worden gehouden met een combinatie van klimaat en sociaal-economische ontwikkeling, en bij wonen met een combinatie van economische groei, demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de financiële markten.
4. Onzekerheden kunnen worden omgezet in nieuwe zekerheden door aan te geven wat **kantelpunten** zijn en op welke momenten er beslissingen moeten worden genomen. Kantelpunten kunnen zowel 'fysiek' als 'niet-fysiek' zijn.
5. Ondertussen is het de kunst die **maatregelen** te kiezen die 'no regret' zijn en passen bij elk scenario. Ook moet bij stap 5 worden geïnventariseerd welke opties voor de lange termijn open gehouden moeten worden. Denk bijvoorbeeld aan een reservering voor aanleg van infrastructuur.

6. Op basis van de voorgaande stappen kunnen per opgave ontwikkelpaden worden geschetst, waardoor de samenhang tussen maatregelen en met andere opgaven duidelijk wordt en waarin ook kantelpunten en beslismomenten een plek krijgen.

Op basis hiervan kunnen uiteindelijk bestuurlijk "commitment packages" worden vastgesteld.

In de figuur hieronder zijn de bovenstaande 6 elementen van een adaptieve aanpak in één plaatje neergezet.



De hier beschreven werkwijze is een groeimodel, dat in de komende jaren verder invulling krijgt.

3 Toelichting op instrumenten en maatregelen die het Rijk kan inzetten en die op de BO MIRT tafel besproken kunnen worden.

<u>Beter Benutten</u>

In het Programma Beter Benutten is vanaf 2011 ervaring opgedaan met de nieuwe manier van samenwerking tussen rijk, regio en bedrijfsleven. Dit programma wordt toegepast in stedelijke gebieden waar zich de grootste bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen manifesteren. Beter Benutten richt zich enerzijds op het inzetten van technische innovaties en (kleine) infrastructurele maatregelen om een betere benutting van het netwerk te bewerkstelligen. Anderzijds richt dit programma zich op innovatieve maatregelen die de vraag naar capaciteit van weg en spoor op piekmomenten vermindert. Beide lijnen komen samen in een pakket van multimodale maatregelen die het gebruik van de bestaande capaciteit optimaliseren op basis van een gedeelde gezamenlijke korte termijn analyse van de stedelijke bereikbaarheidsproblemen. Het succes van het programma is gelegen in het nauwe samenspel tussen rijksoverheid, regionale overheid en de private sector. Iedere partij neemt maatregelen binnen haar eigen domein waardoor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio verbeterd wordt.

Deze aanpak kan ook de komende jaren op korte termijn een succesvolle bijdrage leveren aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Een aanpak die zich steeds richt op oplossingen voor de korte termijn en vast onderdeel is van de werkwijze van overheden en bedrijfsleven gezamenlijk. Samen met regionale overheden en bedrijfsleven wordt daarom nu op korte termijn een vervolg van dit programma uitgewerkt voor de stedelijke gebieden waar de problematiek hierom vraagt. Uitgangspunt is dat de reiziger centraal staat en dat alle betrokken partijen

gezamenlijk tot een plan komen hoe op korte termijn de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stedelijke gebieden verder kan worden verbeterd.

Crisis- en Herstelwet en Eenvoudig Beter
Inzet van crisis- en herstel wet om ontwikkelingen mogelijk te maken vooruitlopend op de Omgevingswet (Eenvoudig Beter)

- **Energie**

Inzet hoofdnetwerk (centrales, hoogspanningsverbindingen) en voor energietransitie (m.n. windenergie op land en zee). Daar waar (fysiek ruimtelijke) belemmeringen bij en ongewenste consequenties van energietransitie door de regio wordt geconstateerd, kan dit op de BO MIRT tafel ingebracht worden.

- **Gebiedsontwikkeling nieuwe stijl**
- Door Rijk en regio kunnen gezamenlijke pilots worden uitgewerkt om de gebiedsontwikkeling vlot te trekken. Indien gewenst kan dit onderwerp voor de BO MIRT tafel zijn.

- **Internationaal/grensoverschrijdend**

Indien de regio aanloopt tegen grensoverschrijdende problematiek die op Rijksniveau ondersteuning of aandacht behoeft kan dit worden ingebracht.

- **Kernnet Logistiek**

Afstemming tussen logistieke ontwikkelingen die op nationaal niveau en regionaal niveau elkaar kunnen beïnvloeden.

- **Klimaat**. Rijk is aanspreekbaar op kaders. In de regio wordt gezocht naar meekoppel-belangen.

- **Krimp**

Indien krimp een dermate ruimtelijk fysieke wissel trekt op de regio dat die daarbij de hulp van het Rijk (BZK) nodig heeft is dit een onderwerp wat op de MIRT tafel kan worden besproken.

- **Rijksvastgoedstrategie**

In tijden van bezuinigingen op de overheidsopgaven, is het extra van belang om investeringen in het fysiek-ruimtelijke domein op elkaar af te stemmen. Dat geldt binnen Rijk en regio afzonderlijk maar ook tussen Rijk en regio. Om de beschikbare middelen zo optimaal mogelijk in te zetten is inzicht nodig in de samenhang tussen opgaven en projecten zodat hierover integrale besluitvorming kan plaatsvinden. Mede in het kader van de vernieuwing van het MIRT, wordt daarbij gezocht naar slimme manieren om opgaven aan te pakken en gebiedsontwikkelingen op gang te brengen. Het rijk gaat zich richten op het breder inzetten van Rijksvastgoedhandelen (aankoop, beheer, overtollig stellen, verkoop) bij het realiseren van nationale beleidsdoelen. Hiermee wordt op regionaal niveau uitwerking gegeven aan de rijksvastgoedportefeuillestrategie (RVPS) 2014.
Aandachtsvelden zijn:
Beleidsmatig

- Leegstand kantoren
- Duurzaamheidsagenda
- Effecten in krimpgebieden
- Toekomstige wateropgaven

Vastgoedgerelateerd

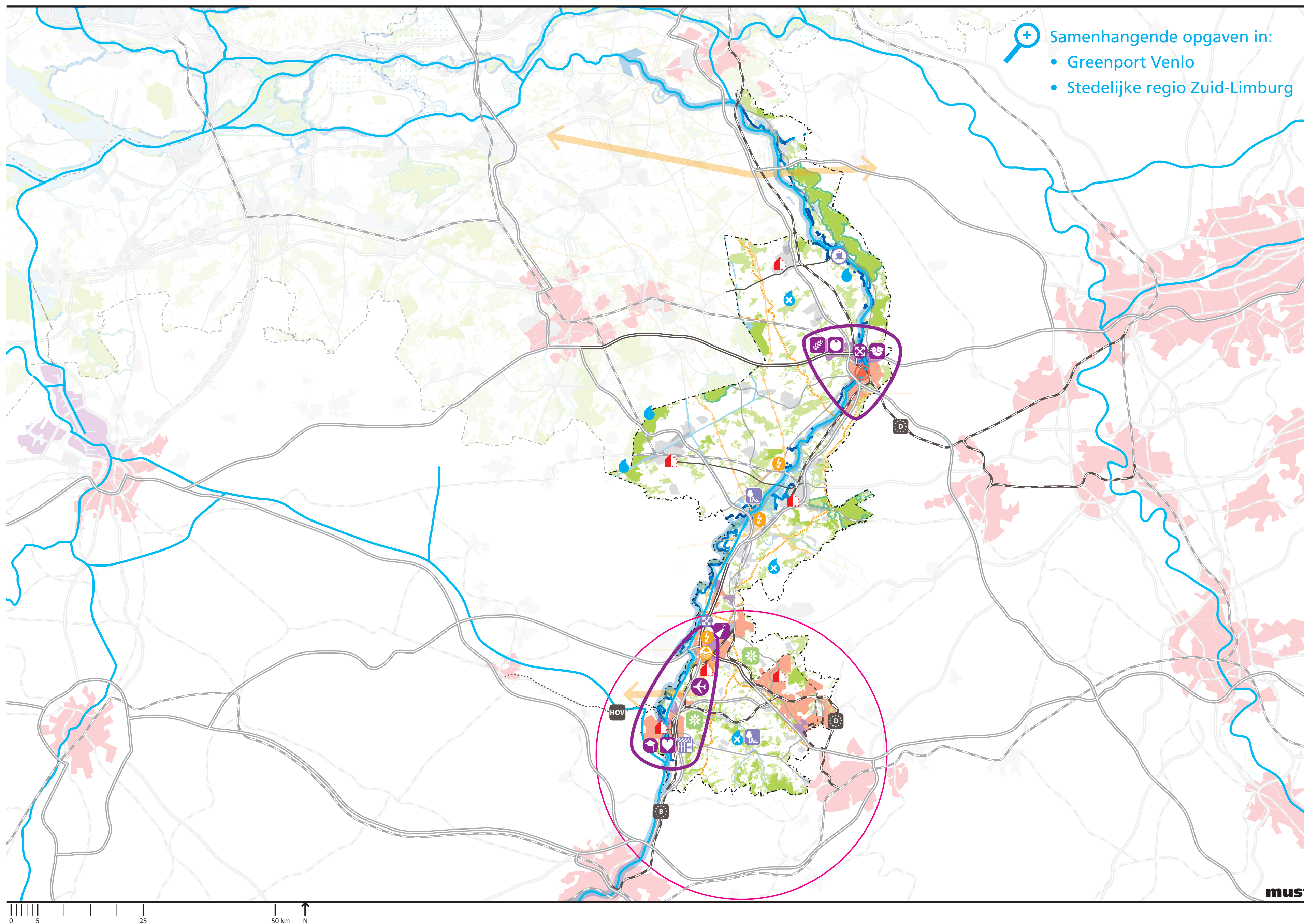
- Prioritering en fasering bij buitengebruikstelling en vervreemding van rijksvastgoed
- Tijdelijk gebruik en medegebruik
- Herbestemming en functieverandering.

Per regio verschillen de mogelijkheden om het rijksvastgoed in te zetten bij beleidsopgaven. Het rijk gaat in gesprek met de regionale partners om prioriteiten te definiëren . Om opgaven scherp te krijgen kan het nodig zijn om voor concrete regionale vraagstellingen een MIRT onderzoek uit te voeren.

- **Water/Deltaprogramma/**

In 2014 zal het kabinet besluiten nemen over het Deltaprogramma. De regio is bij de voorbereiding betrokken. Daar waren regionale belangen (bv gebiedsontwikkeling) de Rijksbelangen (bv waterveiligheid, bevaarbaarheid van watercorridors,natuurontwikkeling, vastgoed) kunnen beïnvloeden is de MIRT tafel het platform om dit te bespreken.

GEBIEDSAGENDA Limburg



Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

Nationaal

Topsectoren

Agro & Food
(Greenport Venlo)

Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
(Greenport Venlo)

Life Sciences & Health
(Maastricht)

Chemie
(Sittard-Geleen)

Logistiek
(Venlo)

Burgerluchthaven van nationale betekenis
(Maastricht-Aachen Airport)

Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
(Venlo)

Kennis
(Universiteit Maastricht)

Regionaal

High Tech Systemen & Materialen
(Zuid-Limburg)

Leisure
(Midden-Limburg, Zuid-Limburg)

Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
(Born-Stein)

Binnenhaven regionale betekenis
(Ooijen-Wanssum)

Verstedelijking

Nationaal

Extensivering
(Noord-Limburg, Midden-Limburg, Parkstad, Maastricht-Mergelland, Westelijke Mijnstreek)

Regionaal

Stedelijke vernieuwing / transformatie
(Venlo)

Bereikbaarheid

Nationaal

Hoofdwegennet

Knelpunt hoofdwegennet
(A2 Maastricht, A2 knp. Het Vonderen-knp. Kerensheide, A67 Eindhoven-Venlo, A76 knp. Kerensheide-Ten Esschen)

Hoofdspoorwegennet

Knelpunt hoofdspoorwegennet
(Maastricht-Parkstad Limburg-Sittard/Geleen, Maaslijn)

Nieuwe spoorverbinding
(Avantislijn)

B D Knelpunt grensoverschrijdend spoorvervoer
(HST/ROCK Kaldenkirchen-Dülken, HST-verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken, HST-verbinding Eindhoven-Maastricht-Luik)

Hoofdvaarwegennet

HOV Samenhangend HOV-netwerk
(Lightrail Maastricht-Hasselt)

Regionaal

Belangrijke regionale weg

Knelpunt belangrijke regionale weg
(N270, N280-west)

Nieuwe regionale verbinding
(Buitenring Parkstad)

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land

Nationaal Park
(De Maasduinen, De Groote Peel, De Meinweg)

Regionaal

Aanpak in groen-blauwe structuur
(NP Zuid-Limburg, Maastricht-Valkenburg, Groene Waarden Westelijke Mijnstreek)

Water

Nationaal

Primaire kering - voldoet niet
(Derde Toets)

Primaire kering - nader onderzoek
(Derde Toets)

Primaire kering - voldoet
(Derde Toets)

Waarborgen afwatering / piekafvoer

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

Nationaal

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW

Geothermiecentrale
(OPAC Geleen)

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
(indicatief)

Buisleidingenstrook

Algemeen

Gebieden met een concentratie van nationale belangen

Water

Nationaal

Primaire kering - voldoet niet

Primaire kering - nader onderzoe

Primaire kering - voldoet

Piekafvoer / Afwatering

Afvoerverdeling

Afvoercapaciteit Haringvlietsluizen

Zandsuppletie

Zeespiegelstijging

Zandhonger

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

Watergerelateerde gebieds-ontwikkeling / project

Peilbeheer / Waterbuffers

Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk

Energie

Nationaal

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW

(Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale

Windenergie

Kansrijk gebied windenergie

Energie uit water / Getijdenenergie

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV (indicatief)

Buisleidingenstrook

Economie

Nationaal

Topsectoren

Water

Zeehaven van nationale betekenis

Regionaal

Agro & Food

Chemie

Buiten landsgrens

Belangrijke zeehaven

Verstedelijking

Nationaal

Extensivering

Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

Nationaal

Hoofdwegennet

Opgave hoofdwegennet

Nieuwe verbinding hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Nieuwe spoorverbinding (indicatief)

Hoofdvaarwegennet

Opgave sluis

Regionaal

(Belangrijke) regionale weg

Opgave (belangrijke) regionale weg

Op de kaart zijn t.a.v. weginfrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwer-king loopt

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal

EHS op land (herijkt)

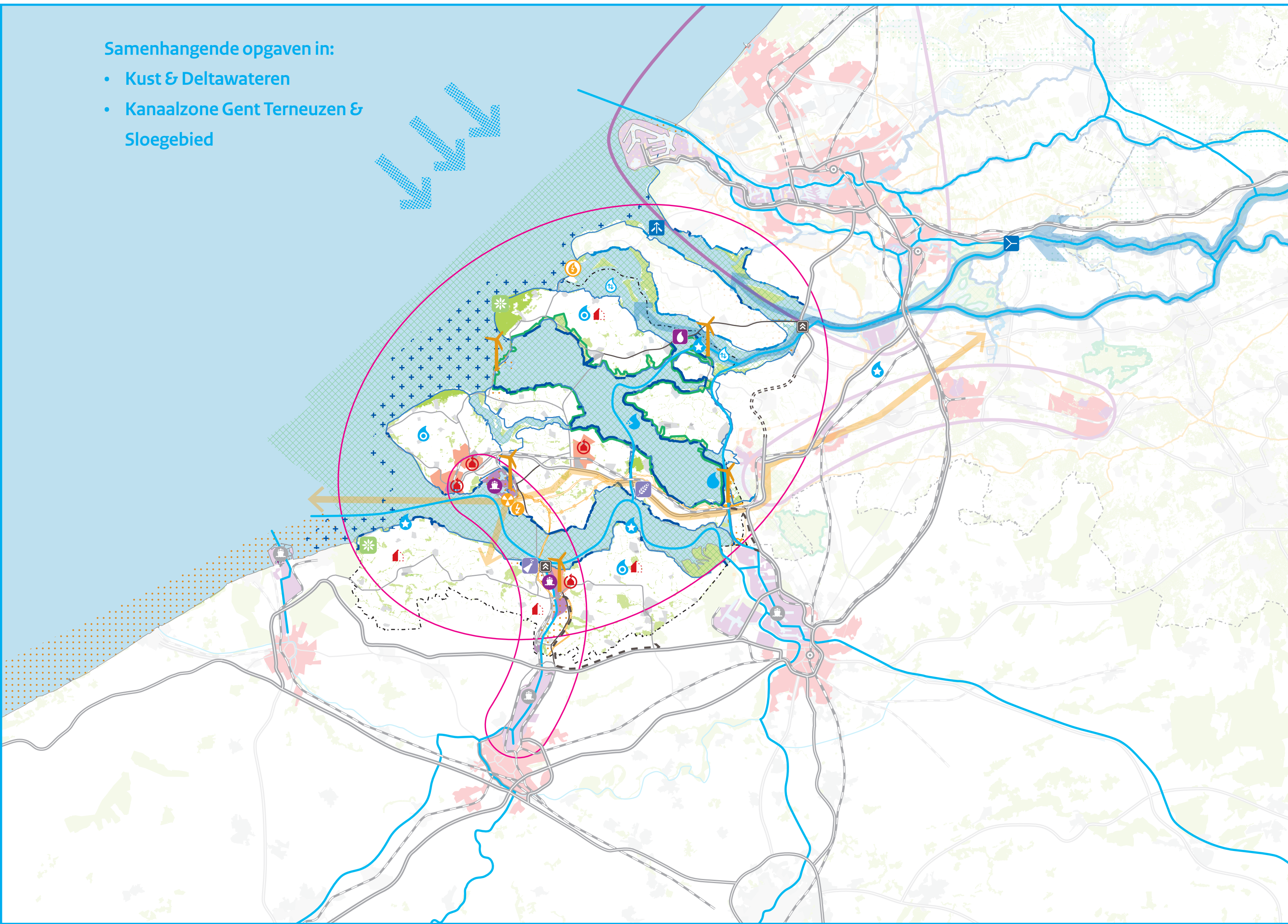
Natura 2000 - land

Natura 2000 - water

Nationaal Park

Regionaal

Aanpak in groen-blauwe structuur


Samenhangende opgaven in:
• Kust & Deltawateren
• Kanaalzone Gent Terneuzen & Sloegebied

Gebiedsagenda Brabant
Complete set kaarten

Overzichtskaart (MIRT projectenboek)

Inzoomkaarten
- Brainport regio Eindhoven
- Maintenance Valley
- Agrofood Oost-Brabant

Themakaarten
- Logistiek
- Brabant Mozaïek II: rood/grijs
- Brabant Mozaïek I: groen/blauw

25 oktober 2013

Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Nationaal

Topsectoren

- High Tech Systemen & Materialen
- Creatieve Industrie
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek

- Brainport Eindhoven
- Militaire luchthaven met burgermedegebruik van nationale betekenis
- Militaire luchthaven met burger-medegebruik
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis

Regionaal

- Agrofood
- Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
- Logistiek
- Life Sciences & Health
- Maintenance
- Recreatie (leisure)
- Agrarisch productielandschap

- Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
- Kennis

Verstedelijking

Nationaal

- Extensivering

Regionaal

- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

Nationaal

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Opgave grensoverschrijdend spoorvervoer
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave belangrijke regionale weg
- Nieuwe regionale verbinding
- HOV Samenhangend HOV-netwerk

Op de kaart zijn t.a.v. weginfrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

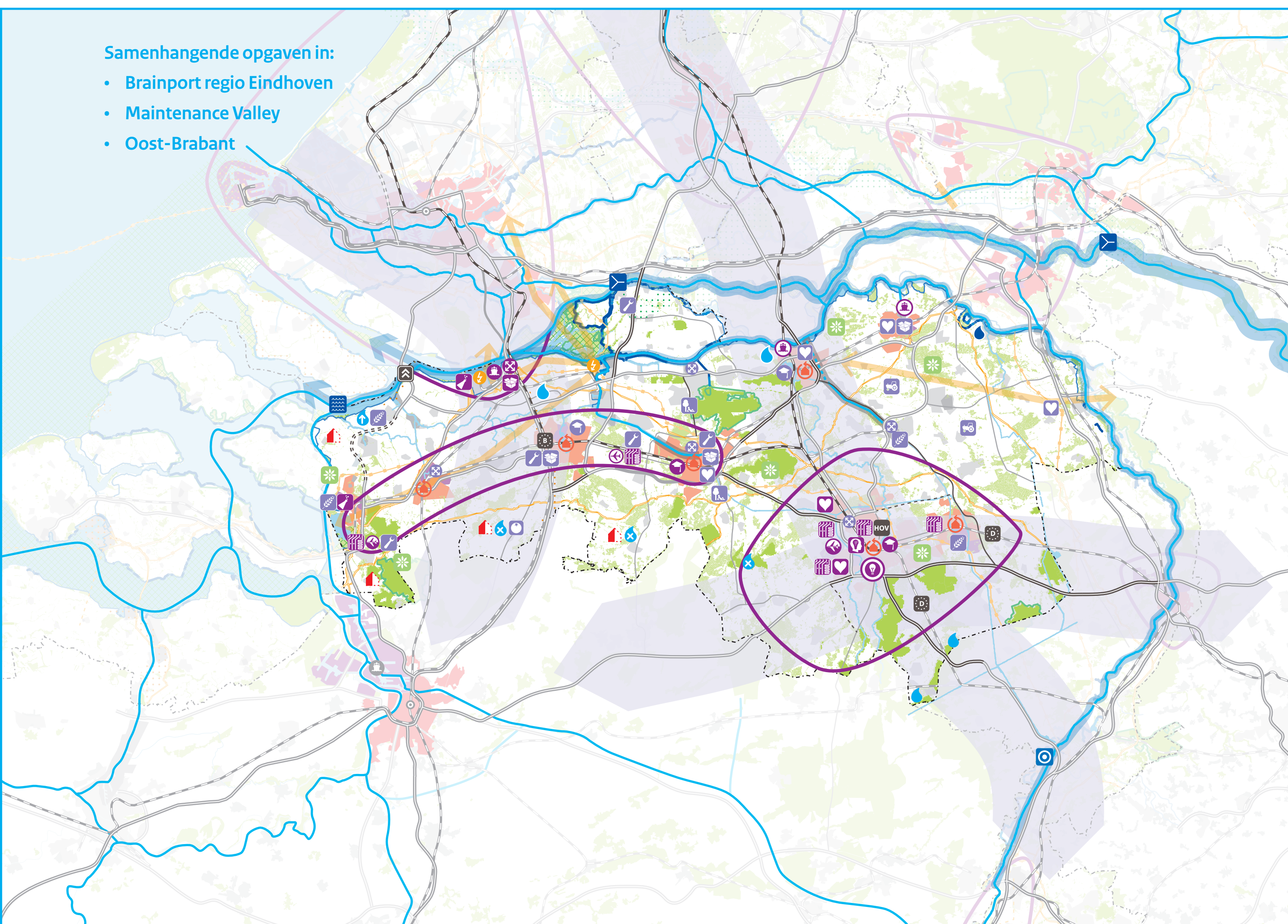
Nationaal

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet
- Waarborgen afwatering / piekafvoer
- Afvoerverdeling
- Berging Zuidwestelijke Delta
- Secundaire stuurknop
- Berging (zoekgebied)
- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

Nationaal

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
- Kansrijk gebied windenergie
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV (indicatief)
- Buisleidingenstrook


Samenhangende opgaven in:
• Brainport regio Eindhoven
• Maintenance Valley
• Oost-Brabant
HOV

Economie

Nationaal

Topsectoren


High Tech Systemen & Materialen
(High Tech Campus Eindhoven, Brainport Innovation Campus, ASML, TU/e Sciences Park, High Tech Automotive Campus)


Creatieve Industrie
(Strijp S, Design Campus Eindhoven)


Life Sciences & Health
(Health Technology Park/MMC Veldhoven, Philips Health Care Best)


Militaire luchthaven met burgermede-gebruik van nationale betekenis
(Eindhoven Airport)


Kennis
(Technische Universiteit Eindhoven)


MIRT Onderzoek Brainport Avenue
(inclusief Quick Wins en bereikbaarheid Eindhoven Airport)


Bedrijventerrein


Kenniscampus


Economische ontwikkelingsas
(Kennisas A2)

Regionaal


High Tech Systemen & Materialen
(Duurzaam Industriepark Cranendonck)


Agrofood
(FoodCampus Helmond)


Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
(Eindhoven Acht, Weert-Cranendonck)


Campus ontwikkeling
(HTEC, TU/e Science Park, HTAC, FTPB, Brainport Innovatie campus, Health Technology Park)


Kenniscluster
(Deurne Paardenwereld, Science Park Ekkersrijt)


Integrale gebiedsopgave van regionale betekenis
(GDV Ekkersrijt, Eindhoven Airport)

Verstedelijking

Regionaal


Stedelijke vernieuwing / transformatie
(Strijp S, WC Woensel, Kanaalzone Helmond, Spoorzone Deurne)

Bereikbaarheid

Nationaal


Hoofdwegennet


Opgave hoofdwegennet
(A2 nieuwe aansluiting Eindhoven Airport, Verkenning A58 Eindhoven-Tilburg)


wens regio: A67 Veldhoven - Eindhoven - Venlo, bereikbaarheid Brainport (A2 Eindhoven Weert; A50 Eindhoven -Oss),


Hoofdspoorwegennet


Opgave hoofdspoorwegennet
(PHS Amsterdam-Eindhoven, PHS Den Haag-Eindhoven)



Opgave grensoverschrijdend
wens regio: internationale treinen maar België en Duitsland

Regionaal


Belangrijke regionale weg


Opgave belangrijke regionale weg
(Noordoostcorridor Brainport Son-Helmond/Veghel)


Nieuwe regionale verbinding
(Noordoostcorridor Brainport Son-Helmond/Veghel, N69 Valkenswaard-Eindhoven)


Bestaande HOV-verbinding (bus)



Nieuwe HOV-verbinding (bus)
(HOV Eindhoven)


Zoekgebied nieuwe HOV-verbinding (bus)
(Eindhoven Airport met mogelijk nieuw station)


Nieuwe fietssnelweg
(Slowlane, Eindhoven-Helmond, Eindhoven-Valkenswaard)

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal


EHS op land (herijkt)


Natura2000 - land

Regionaal


Aanpak in groen-blauwe structuur
(Rijk van Dommel en Aa, Groene Peelvallei, Transnationaal Landschap de Groote Heide, Grenscorridor N69, Oirschotse Heide)

Energie

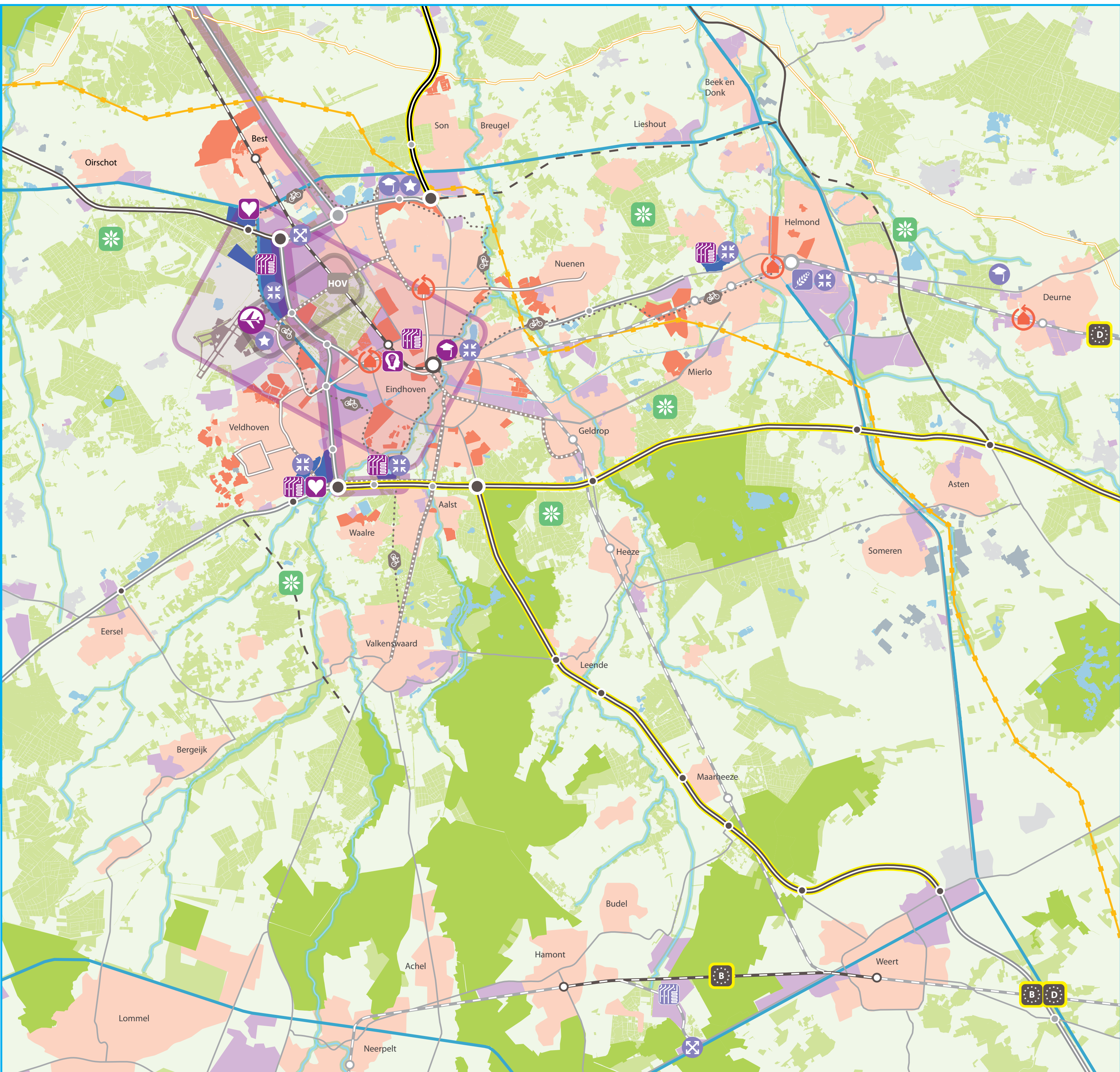
Nationaal


Hoogspanningsleiding >220kV


Buisleidingenstrook

Samenhangende opgaven Brabant |

Brainport Regio Eindhoven



Economie

Nationaal

Topsectoren

High Tech Systemen & Materialen
(Aviolanda Woensdrecht, Gate2 Gilze en Rijen)

Chemie
(Green Chemistry Campus Bergen op Zoom, Moerdijk)

Logistiek
(Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk)

Militaire luchthaven met burgermedegebruik
(Vliegveld Woensdrecht)

Militaire luchthaven
(Gilze-Rijen)

Zeehaven van nationale betekenis
(Moerdijk)

Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
(Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk)

Kennis
(Universiteit van Tilburg)

Regionaal

Agrofood
(AFC Nieuw-Prinsenland Steenbergen)

Logistiek
(Supply Chain Campus Breda)

Maintenance
(Aviolanda Woensdrecht, Werkendam, Gate2 Gilze-Rijen, Dutch Institute World Class Maintenance DIWCM Breda, Nedtrain Tilburg, Metal Valley Netherlands)

Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
(Treeport Zundert)

Recreatie (leisure)
(Efteling, Beekse Bergen)

Life Sciences & Health
(St Elizabethziekenhuis Tilburg, Care Innovation Centre Roosendaal, Amphia Ziekenhuis Breda)

Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
(Bergen op Zoom, Roosendaal Borchwerf, Tilburg, Tilburg Vossenberg-West, Waalwijk, Oosterhout Weststad)

Kenniscluster
(Breda University of Applied Sciences, Avans Hogeschool)

Campus ontwikkeling
(Gate2 Gilze en Rijen, Aviolanda Woensdrecht, Green Chemistry Campus Bergen op Zoom)

Biobased
(Theodorushaven Bergen op Zoom, Nieuw Prinsenland Steenbergen, Grootschalig energienet Moerdijk, Cosun Food Centre Roosendaal)

Verstedelijking

Nationaal

Extensivering
(Anticipeerregio West-Brabant)

Regionaal

Stedelijke vernieuwing / transformatie
(Spoorzones, Kanaalzone)

Bereikbaarheid

Nationaal

Hoofdwegennet

Opgave hoofdwegennet
(A27 Lunetten-Hooipolder, Verkenning A58 knp. St. Annabosch-knp. Galder)

wens regio: A27 Hooipolder - Sint Annabosch, A58 Bergen op Zoom - Breda - Tilburg

Nieuwe verbinding hoofdwegennet
(A4 Dinteloord-Bergen op Zoom)

Hoofdspoorwegennet

Opgave hoofdspoorwegennet
(PHS Den Haag-Eindhoven)

OV-knooppunt
(NSP Breda)

Hoofdvaarwegennet

Opgave hoofdvaarwegennet
(Wilhelminakanaal)

Opgave sluis
(Volkeraksluizen)

TEN-t onderzoek
(corridor Northsea - Mediteranean)

Regionaal

Belangrijke regionale weg

Opgave belangrijke regionale weg
(N261 Waalwijk-Tilburg)

Opgave hoofdspoorwegennet - ideefase
(Onderzoek spoorlijn Breda-Utrecht)

Nieuw station / halte
(Breda Oost, Berkel-Enschot)

HOV

Samenhangend HOV-netwerk
(Oosterhout - Breda - Etten-Leur)

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal

EHS op land (herijkt)

Natura2000 - land

Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
(Nieuwe Hollandse Waterlinie)



Nationaal Park
(Grenspark De Zoom-Kalmthoutse Heide, De Biesbosch, De Loonse en Drunense Duinen)

Regionaal



Aanpak in groen-blauwe structuur
(Brabantse Wal, Waterpoort, Krekenvisie West-Brabant)

Water

Nationaal

Primaire kering - voldoet niet
(Derde Toets)

Primaire kering - nader onderzoek
(Derde Toets)

Primaire kering - voldoet
(Derde Toets)

Waarborgen afwatering / piekafvoer

Afvoerverdeling

Berging Zuidwestelijke Delta

Berging (zoekgebied)

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

Aandachtsgebied zoetwater door verzilting

Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

Nationaal

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
(Amer Geertruidenberg, Moerdijk)

Kansrijk gebied windenergie
(PlanMER)

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
(indicatief)

Buisleidingenstrook

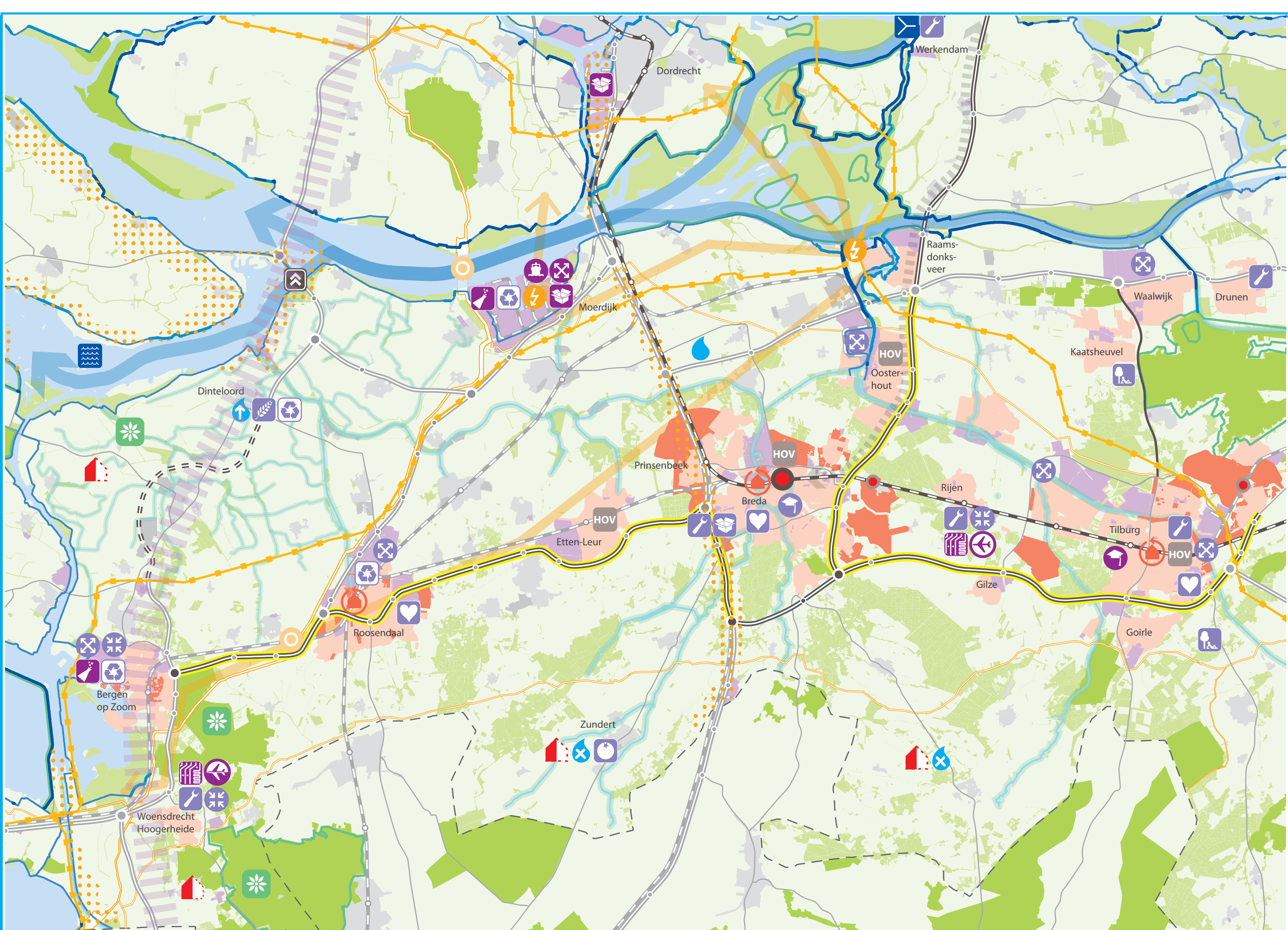
Regionaal



Opgave buisleidingenstrook - ideefase
(Kruising Hollands Diep, Spooronderdoorgang Roosendaal)

Samenhangende opgaven Brabant |

Maintenance Valley



Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
(Brainport Eindhoven, Stadsregio Arnhem NIjmegen incl. Food Valley, Greenport Venlo)

Economie

Nationaal

Topsectoren


High Tech Systemen & Materialen
(High Tech Campus Eindhoven, Brainport Innovation Campus, ASML, TU/e Sciences Park, High Tech Automotive Campus)


Creatieve Industrie
(Strijp S, Design Campus Eindhoven)


Agro & Food
(Greenport Venlo, Food Valley)


Tuinbouw en UItgangsmaterialen
(Greenport Venlo)


Life Sciences & Health
(Food Valley, Health Valley Nijmegen)


Logistiek
(Venlo)


Brainport Eindhoven


Militaire luchthaven met burgermede-gebruik van nationale betekenis
(Eindhoven Airport)


Binnenhaven van nationale betekenis
('s-Hertogenbosch, Oss, BCTN Nijmegen)


Kennis
(Technische Universiteit Eindhoven, Radboud Universiteit Nijmegen, Universiteit Wageningen)

Regionaal


Agrofood
(Food Technology Park Helmond, Food Park Veghel)


Logistiek
(Oss)


Life Sciences & Health
(Life Science Park Oss, Health Campus Boxmeer)


Binnenhaven regionale betekenis
(Ooijen-Wanssum)


Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
(Veghel, Eindhoven Acht, Cuijk)


Kennis
(HAS 's-Hertogenbosch, Deurne Paardenwereld)


Transformatie productielandschap
(Oost Brabant, Noord-Limburg, Midden-Limburg)

Verstedelijking

Nationaal


Extensivering
(Noord-Limburg, Midden-Limburg)

Regionaal


Stedelijke vernieuwing / transformatie
(Spoorzones, Kanaalzone)

Bereikbaarheid

Nationaal


Hoofdwegennet


Opgave hoofdwegennet
wens regio: A50 Eindhoven - Oss, A58 Bergen op Zoom - Breda - Tilburg


Hoofdspoorwegennet


Opgave hoofdspoorwegennet
(PHS Amsterdam-Eindhoven, PHS Den Haag-Eindhoven)


Hoofdvaarwegennet


Opgave hoofdvaarwegennet
(Zuid-Willemsvaart, Wilhelminakanaal Son-Helmond)


MIRT onderzoek logistieke corridor
(Rotterdam - Brabant - Noord-Limburg - Duitsland)

Regionaal


Belangrijke regionale weg


Opgave belangrijke regionale weg
(N69 Valkenswaard-Eindhoven, Noordoostcorridor Brainport Son-Helmond/Veghel, N270, N277 Agro-as, N279 's-Hertogenbosch-Veghel)


Nieuwe regionale verbinding
(Noordoostcorridor Brainport Son-Helmond/Veghel)


Opgave hoofdspoorwegennet
(Onderzoek reactiveren goederenspoorlijn Boxtel-Veghel)


Nieuw OV-knooppunt
('s-Hertogenbosch Avenue2)


Nieuw station / halte
('s-Hertogenbosch Maaspoort, Oss Berghem)



Nieuwe HOV-verbinding (bus)
(HOV Noordoost Brabant, HOV Eindhoven)

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal


EHS op land (herijkt)


Natura2000 - land


Nationaal Park
(De Groote Peel, De Maasduinen)

Regionaal


Aanpak in groen-blauwe structuur
(Groene Woud, Maashorst, Rijk van Dommel en Aa, Maasvallei, Groene Peelvallei, Transnationaal Landschap de Groote Heide, Grenscorridor N69, Oirschotse Heide)

Water

Nationaal


Primaire kering - voldoet niet
(Derde Toets)


Primaire kering - nader onderzoek
(Derde Toets)


Primaire kering - voldoet
(Derde Toets)


Waarborgen afwatering / piekafvoer


Berging (zoekgebied)


Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers


Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

Nationaal


(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
(Amer Geertruidenberg, Moerdijk)

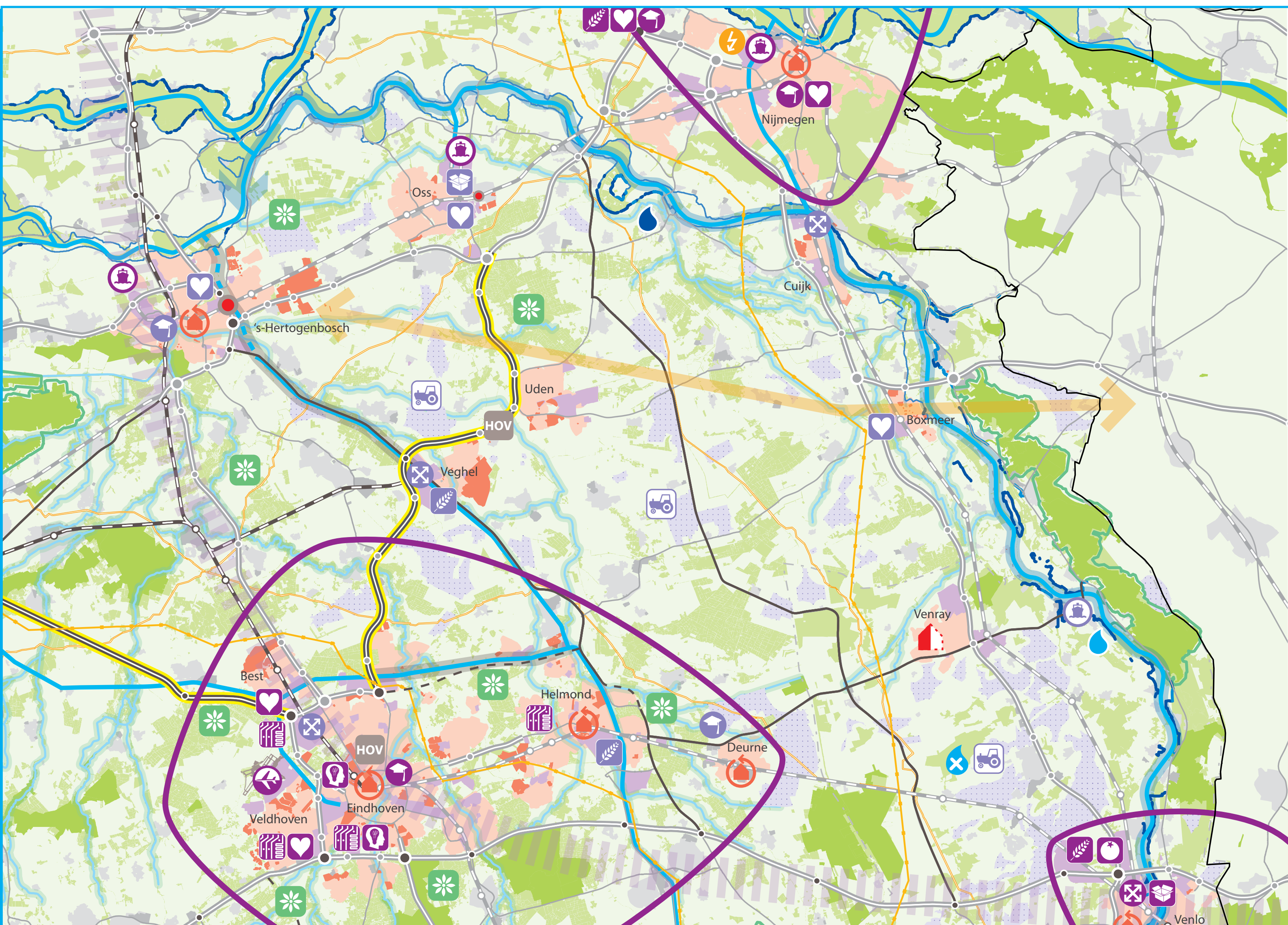

Hoogspanningsleiding >220kV


Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
(indicatief)


Buisleidingenstrook

Samenhangende opgaven Brabant |

Agrofood Oost-Brabant



Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

Nationaal logistiek centrum
(Moerdijk)

Regionaal logistiek centrum
(Supply Chain Campus Breda, Tilburg, Oss)

Mainport, brainport, greenport

Mainport Rotterdam

Brainport Zuidoost Nederland

Greenport

Luchthavens

Luchthaven van nationale betekenis
(Eindhoven Airport)

Militaire luchthaven met burgermedegebruik

Militaire luchthaven

Terminal

Zeehaven van nationale betekenis bulkoverslag >50 mln

Zeehaven van nationale betekenis bulkoverslag 10-50 mln

Binnenhaven van nationale betekenis groot (100.000-1.000.000 TEU)

Binnenhaven van nationale betekenis mid-delgroot (25.000-100.000 TEU)

Binnenhaven van regionale betekenis

Multimodale knooppunten

Internationaal multimodaal knoopunt
groot (100.000 - 1.000.000 TEU)

Nationaal multimodaal knooppunt
groot (100.000 - 1.000.000 TEU)

Nationaal multimodaal knooppunt
middelgroot (25.000 - 100.000 TEU)

Regionaal multimodaal knooppunt
klein (< 25.000 TEU)

Bereikbaarheid

Nationaal

Hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Hoofdvaarwegennet

Regionaal

Belangrijke regionale weg

Lopende projecten

Rijk

Opgave hoofdwegennet
(A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch, A27 Lunetten-Hooipolder, A58 Galder-Sint Annabosch verkenning, A58 Tilburg-Eindhoven verkenning)

Nieuwe verbinding hoofdwegennet
(A4 Dinteloord-Bergen op Zoom)

Opgave hoofdspoorwegennet
(PHS Amsterdam-Eindhoven, PHS Den Haag-Eindhoven)

Opgave hoofdvaarwegennet
(Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart incl. omleiding 's-Hertogenbosch)

Opgave sluis
(Volkeraksluis)

Haven
(Oostelijke insteekhaven Waalwijk, Theodorushaven Bergen op Zoom)

Regionaal

Opgave belangrijke regionale weg
(N261 Waalwijk-Tilburg, N279 Veghel-'s-Hertogenbosch)

Nieuwe regionale verbinding
(Veghel, N69 Valkenswaard-Eindhoven)

Terminal
(Containerterminal haven Oss, Logistiek park en Rail Service Centre Moerdijk)

Nieuw / ideeënfase

Rijk

Opgave hoofdwegennet
(A2 Deil - 's-Hertogenbosch)

wens regio: A67 Veldhoven - Eindhoven- Venlo, A2 Eindhoven - Weert, A27 Hooipolder - Sint Annabosch, A50 Eindhoven - Oss, A58 Bergen op Zoom - Breda - Tilburg, A59/A50 's-GHertogenbosch - Nijmegen

Opgave Hoofdspoorwegennet
wens regio: capaciteit spoorverbinding Breda - Tilburg, capaciteit spoorverbinding 's-Hertogenbosch - Nijmegen, IJzeren Rijn

TEN-t onderzoek
(corridor Northsea - Mediteranean)

Multimodaal knooppunt
(Ontwikkeling GDC Acht in relatie tot Brainport Avenue)

Regionaal

Opgave hoofdvaarwegennet
(Verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 2e deel fase 1,5)

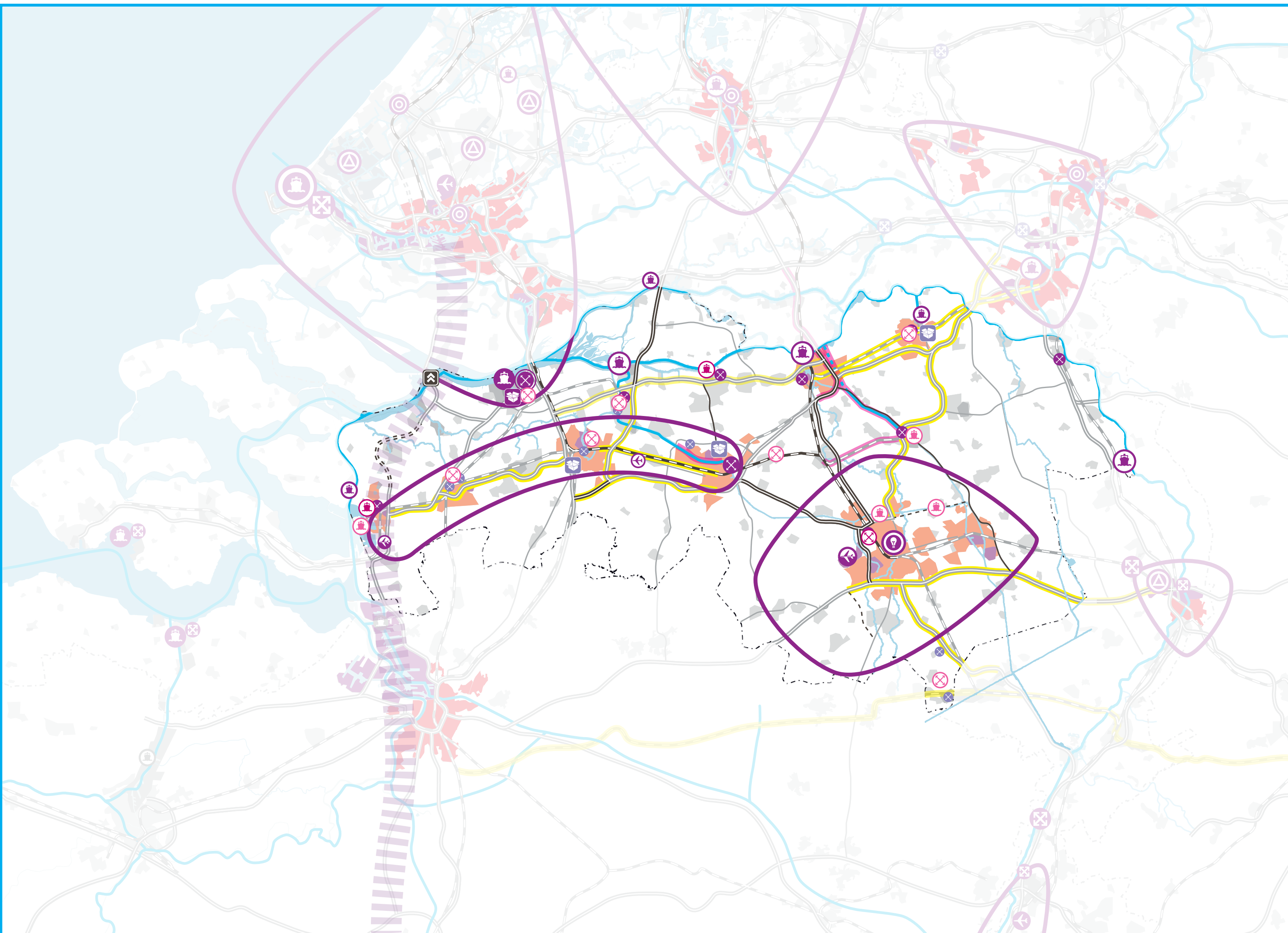
Binnenhaven
(Toegankelijkheid haven Veghel, Buitencontainerterminal Bergen op Zoom, binnenhaven Bavaria, binnenhaven Ekkersrijt)

Terminal
(Railterminal Borchwerf 2 Roosendaal, Railterminal West-stad Oosterhout, Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck, inlandterminal Breda)

Opgave hoofdspoorwegennet
(Reactiveren goederenspoor Boxtel-Veghel)

Themakaarten Brabant |

Logistiek Brabant



Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Nationaal

MIRT onderzoek Brainport Avenue

Regionaal

Gebiedsontwikkeling
(Strijp S, Wijckervoort, Laar, Stappegoor, campussen, werklo-caties, Oostelijke Langstraat)

Logistiek
(Supply Chain Campus Breda, Logistiek Park Moerdijk)

Terminals
(Rail service centre Moerdijk, Railterminal Loven)

Verstedelijking

Regionaal

Stedelijke vernieuwing
(Spoorzones: Breda, Eindhoven, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Helmond en Deurne)

Bereikbaarheid

Nationaal

Hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Hoofdvaarwegennet

HOV Samenhangend HOV-netwerk

Regionaal

Belangrijke regionale weg

Bestaande snelfietsroutes
(Etten-Leur - Breda)

Lopende projecten

Rijk

Opgave hoofdwegennet
(A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch, A2 nieuwe aanslui-ting Eindhoven Airport, A27 Lunetten-Hooipolder, A58 Galder-Sint Annabosch verkenning, A58 Tilburg-Eindhoven verkenning, Ruit Eindhoven-Helmond noordoostcorridor, MIRT-verkenning N65 Vught-Haaren.

Nieuwe verbinding hoofdwegennet
(A4 Dinteloord-Bergen op Zoom)

Opgave hoofdspoorwegennet
(Maaslijn, Fly-over en spoorbrug Dieze 's-Hertogenbosch, PHS Amsterdam-Eindhoven, PHS Den Haag-Eindhoven)

Nieuw sleutelproject
(Breda)

Opgave hoofdvaarwegennet
(Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart incl. omleiding 's-Hertogenbosch)

Opgave sluis
(Volkeraksluis)

Haven
(Oostelijke insteekhaven Waalwijk, containerterminal Oss, Vossenberg West 2 Breda, herstructurering Theodorushaven Bergen op Zoom)

Regionaal

Opgave belangrijke regionale weg
(N261 Waalwijk-Tilburg, N279 Veghel-'s-Hertogenbosch, N282 Tilburg-Rijen, N329 Weg van de Toekomst bij Oss, N629 Dongen-A27/Oosterhout)

Nieuwe regionale verbinding
(Grenscorridor N69)

Nieuwe snelfietsroute
(Eindhoven-Valkenswaard, Eindhoven-Helmond, 's-Hertogenbosch-Oss)

Nieuw / ideeënfase

Rijk

Opgave hoofdwegennet
(A2 Deil - 's-Hertogenbosch)

wens regio: A67 Veldhoven - Eindhoven- Venlo, A2 Eindhoven - Weert, A27 Hooipolder - Sint Annabosch, A50 Eindhoven - Oss, A58 Bergen op Zoom - Breda - Tilburg, A59 Empel - Zonzeel, A59/A50 's-Hertogenbosch - Nijmegen

Opgave Hoofdspoorwegennet
wens regio: capaciteit spoorverbinding Breda - Tilburg, capaciteit spoorverbinding 's-Hertogenbosch - Nijmegen, IJzeren Rijn

Corridor onderzoek
(TEN-t onderzoek corridor Northsea - Mediterrenean, MIRT-onderzoek Logistieke corridor Rotterdam-Brabant-Noord-Limburg-Duitsland)

Regionaal

Opgave hoofdspoorwegennet
(Onderzoek spoorverbinding Breda-Utrecht, Reactiveren goederenspoor Boxtel-Veghel)

B D Opgave grensoverschrijdend spoorvervoer

Nieuw station
(Eindhoven Airport, 's-Hertogenbosch Maaspoort, 's-Herto-genbosch Avenue 2, Breda Oost, Berkel Enschot, Berghem)

Binnenhaven
(Onderzoek ROC BZOB en Varenschut, Binnenhaven Bavaria, Binnenhaven Ekkersrijt, Toegankelijkheid ha-ven Veghel, Buitencontainerterminal Bergen op Zoom)

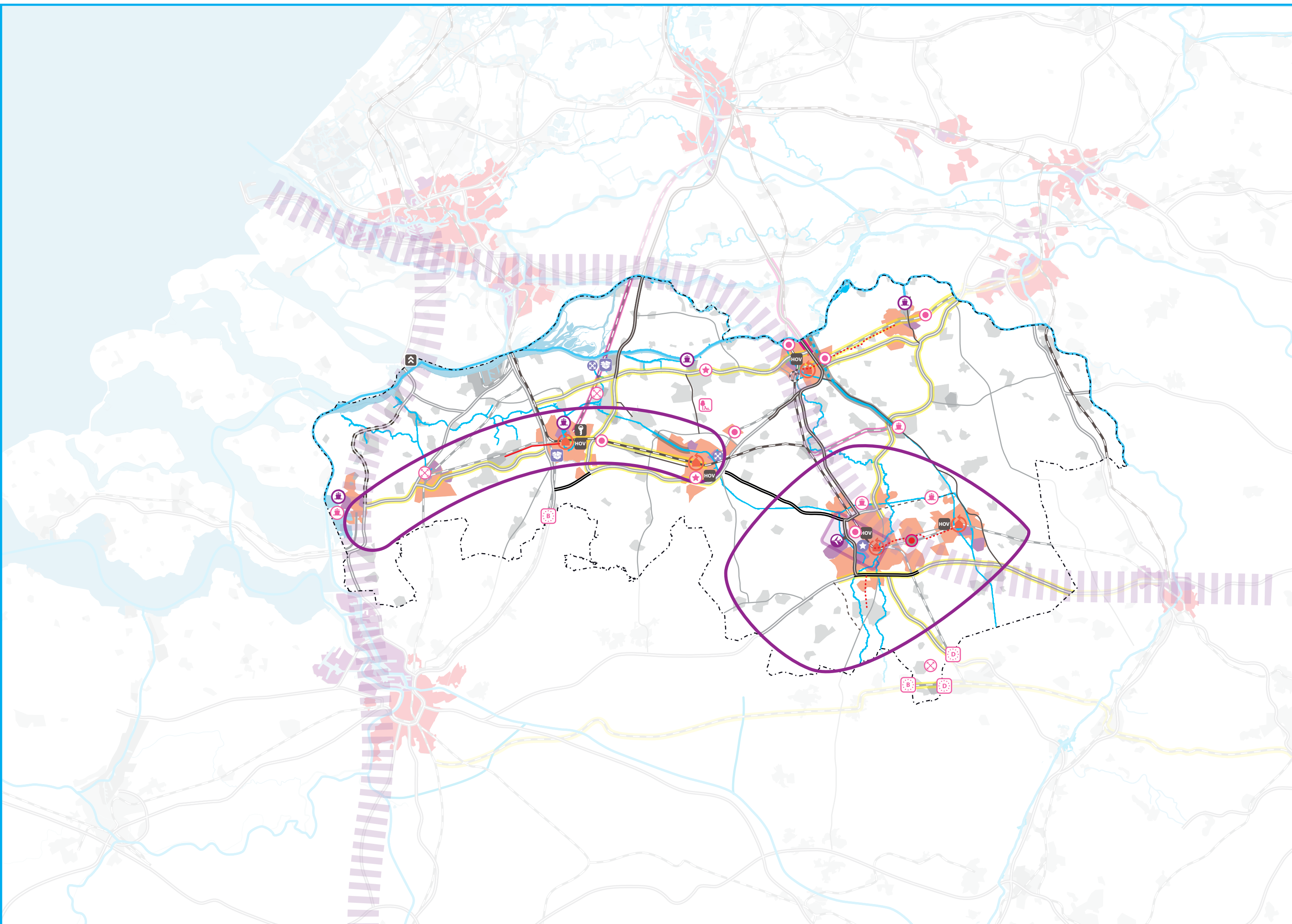
Terminal
(Railterminal Borchwerf 2 Roosendaal, Waterterminal afval-logistiek Roosendaal, Railterminal Weststad Oosterhout, Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck)

Leisureboulevard / attractieparken

Gebiedsontwikkeling
(Leisureboulevard, Spoorzone Oisterwijk, Energyvalley Midden-Brabant)

Themakaarten Brabant |

Brabant mozaïek II: rood/grijs



Water

Nationaal

Waterveiligheid

- Primaire waterkering
- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Zandsuppletie
- Piekafvoer / Afwatering
- Berging (zoekgebied)

Zoetwater

- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoeling gebied: geen wateraan-voer uit hoofdsysteem mogelijk
- Verziltingsgevoelige gebieden
- Droogtegevoelige gebieden
- Peilbeheer / waterbuffer
- Verzilting inlatingspunt

Primaire stuurknoppen hoofdwatersysteem

- Afvoerverdeling
- Maeslantkering, Nieuwe Waterkering
- Afvoercapaciteit Haringvlietsluizen
- Berging Zuidwestelijke Delta
- Zandsuppletie
- Secundaire stuurknop hoofdwatersy-steem

Deltaprogramma Nieuwbouw en herstructurering

- Intensivering / transformatie in over-stroombaar gevoelig gebied
- Stedelijke vernieuwing in overstroombaar gevoelig gebied
- Extensivering / herstructurering in over-stroombaar gevoelig gebied

Projecten, onderzoeken en programma's

- GREEN DEAL biodiversiteit Oosterschelde / zandhonger
- Watergerelateerde gebiedsontwikkeling

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur
  (Brabantse Wal, Groene Woud, Maashorst, Rijk van Dommel en Aa, Kalmthoutse Heide, Waterpoort, Maasvallei en Oirschotse Heide)

Lopende projecten

Rijk

- Integrale visie
  (Structuurvisie Grevelingen-Volkerak)
- Opgave vaarwegennet
  (Omlegging Zuid-Willemsvaart)
- Sluis
  (Verkenning Volkeraksluis)
- Groen-blauwe opgave infrastructuur
  (MIRT-verkenning N65 Vught-Haaren)

Rijk-Regio

- Nieuw Hoogwaterbeschermings-programma
- Opgave vaarwegennet
  (Maatregelen Zuid-Willemsvaart, Wilhelminakaanaal fase 1,5)
- Groen-blauwe opgave
  (Brainport-Oost)

Regio

- MIRT verkenning
  (Water in MIRT Brainport Avenue)
- Visie gericht op beken/kreken
  (Krekenvisie West-Brabant, Landelijke geledingszone Bekenvisie West-Brabant)
- Aanpassingen aan dijk
  (Compartimentering dijkring 35)
- Wateropgave
  (Versnellingsopgave Brainport-Oost)
- Watergerelateerde gebiedsontwikkeling
  (Levende Beerze)
- Groen-blauwe opgave infrastructuur
  (Grenscorridor N69)
- Groenblauwe dooradering Noordoost-Brabant

Nieuw / ideeënfase

Regio

- Koppeling waterkansen met Maintenance Valley doelen
- Wateropgave
  (Dommeldal Eindhoven / Veldhoven)
- Sluis
  (Keersluis Geertruidenberg / Oosterhout)
- Aanpassingen aan dijk
  (Kwistgeldpolder bij Lage Zwaluwe)
- Verlegging van dijk
  (Teruglegging dijk bij Geertruidenberg)
- Aanpak klimaatbestendige steden
  (Brainport / Maintenance Valley)
- Watergerelateerde gebiedsontwikkeling
  (Maaszone)
- Landschap van Allure met wateropgave
  (Brabantse Wal, Groene Woud, Maashorst)
- Gebiedsontwikkeling
  (Transnationaal Landschap Groote Heide, Panorama Brainport-Oost)
- Agrarische productielandschappen
- Ontsnippering groene mal Brainport
  (oa. ecoducten A270, A67, A58 en Wilhelminakanaal)
- EHS / Maasvallei

Themakaarten Brabant |

Brabant mozaïek I: groen/blauw

